

Обзорная статья

УДК 625.1

doi: 10.46684/2687-1033.2024.3.314-319

БАМ — история продолжается

М.А. Володин

Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта — филиал Дальневосточного государственного университета путей сообщения в г. Тынде (БАМИЖТ — филиал ДВГУПС в г. Тынде); г. Тында, Россия; bamigt_spo@mail.ru

АННОТАЦИЯ

Освещена история строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ) с 1930-х гг. и заканчивая современностью. Раскрыты детали организации и условий работы на строительстве, включая труд заключенных, нехватку рабочих рук и продовольственные проблемы. Особое внимание уделено формированию нового социума на основе коммунистической идеологии в процессе строительства БАМа, а также влиянию проекта на развитие экономики и социальной сферы региона.

Строительство БАМа — актуальный экономический проект, также оно имело социокультурный и политический контекст, оказало значительное влияние на формирование новой социальной среды и ценностей в обществе. Строительство БАМа представлено как интернациональная народная стройка, объединившая более 70 национальностей, исключительно важная в истории России. Затрагивается перспективное развитие проекта с упоминанием модернизации и будущего третьего этапа строительства БАМа.

Ключевые слова: социум; патриотизм; интернационализм; БАМЛАГ; ОГПУ; ГУЛАГ; БАМ; Народный комиссариат путей сообщения (НКПС); Всесоюзное объединение по строительству; Северомуйский тоннель; развитие прилегающих территорий; Восточный полигон

Для цитирования: Володин М.А. БАМ — история продолжается // Техник транспорта: образование и практика. 2024. Т. 5. Вып. 3. С. 314–319. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.314-319>.

Review article

BAM — the story continues

Mikhail A. Volodin

Baikal-Amur Railway Institute — a branch of the Far Eastern State Transport University in Tynda; Tynda, Russian Federation; bamigt_spo@mail.ru

ABSTRACT

The article covers the history of the construction of the Baikal-Amur Mainline (BAM) from the 1930s to the present day. It reveals details of the organization and conditions of work during construction, including prison labor, labor shortages, and food problems. Particular attention is paid to the analysis of the formation of a new society based on communist ideology during the construction of the BAM, as well as the impact of the project on the development of the economy and social sphere of the region. The main idea of the article is that the construction of the BAM was not only an important economic project, but also had a deep socio-cultural and political context, exerting a significant influence on the formation of a new social environment and values in society. The construction of the BAM is presented as an international people's construction project that united more than 70 nationalities, which is extremely important in the history of Russia. The article also touches on the prospective development of the project, mentioning modernization and the future third stage of the BAM construction.

Keywords: society; patriotism; internationalism; BAMLAG; OGPU; GULAG; BAM; People's Commissariat of Railways (NKPS); All-Union Construction Association; Severomuysky tunnel; development of adjacent territories; Eastern polygon

For citation: Volodin M.A. BAM — the story continues. *Transport technician: education and practice*. 2024;5(3):314-319. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.3.314-319>.

© М.А. Володин, 2024

ВВЕДЕНИЕ

Развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в экономическом и социальном развитии страны. Железнодорожный транспорт — один из основных для перевозки грузов и пассажиров на дальние расстояния. Ключевое значение для России имеет Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — уникальный железнодорожный комплекс, соединяющий Забайкалье и Дальний Восток России.

Строительство магистрали на протяжении десятилетий было одним из самых масштабных и сложных проектов в истории СССР. Сегодня магистраль — важный элемент транспортной инфраструктуры Российской Федерации, она обеспечивает транспортную связь в регионах с недостаточно развитой дорожной сетью.

БАМ нуждается в дальнейшем развитии и модернизации. Рассмотрены история и перспективы дальнейшего развития магистрали.

Строительство БАМа имело глубокий социокультурный и политический контекст, существенно повлияло на формирование новой социальной среды и ценностей в обществе. Сооружение магистрали — интернациональная народная стройка, объединившая более 70 народов. БАМ живет и развивается сегодня. Впереди — модернизация и третий этап строительства.

БАМ – ТРАГИЧЕСКИЕ КИЛОМЕТРЫ

Строительство магистрали в 1930-е гг. еще недостаточно изучено и освещено в печати. Следы исправительно-трудовых лагерей, когда на прокладку железнодорожной магистрали были отправлены более 200 тыс. заключенных, еще сохранились вблизи некоторых станций (ст. Муртыгит, ст. Таксимо).

Руководствуясь Положением СНК СССР от 13.04.1932 № 544, Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) в октябре 1932 г. издает приказ «Об организации Всесоюзного объединения по строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и ликвидации Дальжелдorstоя». Была организована структура — Управление строительства Байкало-Амурской магистрали Народного комиссариата путей сообщения (УС БАМ НКПС) — новой железной дороги от о. Байкал до порта Советская Гавань.

28 февраля 1932 г. приказом народного комиссара путей сообщения А.А. Андреева первым начальником Управления строительства Байкало-Амурской железной дороги был назначен С.В. Мрачковский. По доносу в начале августа 1936 г. он был арестован и 8 августа 1937 г. расстрелян.



Рис. 1. Наградной знак «Лучшему ударнику Байкало-Амурской магистрали», 1932 г.

В 1930-х гг. заключенным БАМЛАГа выдавался наградной знак «Лучшему ударнику Байкало-Амурской магистрали» (рис. 1).

Остро стояли проблемы нехватки рабочих рук и обеспечения продовольствием. 25 октября 1932 г. Постановлением СНК СССР № 1650/340с строительство БАМа было передано отделу государственного политического управления (ОГПУ), далее — в систему Народного комиссариата внутренних дел (НКВД). Так возник в структуре ГУЛАГа (Главное управление лагерей) БАМЛАГ, где работали сотни тысяч заключенных. Но шесть месяцев спустя ГУЛАГ — ОГПУ приходит к выводу, что в целях эффективности управления целесообразно совместить две должности начальника управления строительства БАМа и БАМЛАГа в одну. И 2 марта 1934 г. Н.А. Френкеля назначают начальником БАМЛАГа, оставляя за ним должность начальника Управления строительства БАМа.

Территория от Транссиба (нулевой пикет трассы в 250 м от входной стрелки разъезда Тахтамыгда, которую называли «БАМ» (название сохранено и сегодня), и до крохотного поселка Тындинский (тогда в нем проживало около 300 жителей) была разделена на лагпункты.

Срок сдачи участка от станции БАМа до поселка Тындинский стоял 1937 г. Для ускорения строительства заключенным повышали рабочую норму выработки до 8 м³ земли.

В конце октября — начале ноября 1937 г. жители пос. Тындинский с особым настроением ждали прибытия первого рабочего поезда с железнодорожного полустанка БАМа в поселок. Под звуки ду-



Рис. 2. Первый поезд по малому БАМу

хового оркестра состав из паровоза и трех вагонов 7 ноября 1937 г. прибыл в пос. Тындинский (рис. 2).

В 1938 г. БАМЛАГ расформировали. В пос. Муртыгит открыли небольшой кирпичный завод, работающий на местном сырье.

Уникальность БАМЛАГа в том, что его подразделения были растянуты вдоль Транссибирской магистрали на расстояние более 2000 км. Там строились новые ветки: разъезд БАМа (на Транссибе) — п. Тындинский, позже (в 1939 г.) ст. Известковая (на Транссибе) — Ургал. Тогда же силами заключенных сооружалось несколько узкоколейных веток военного назначения, а также автомобильно-гужевые дороги. И самое важное — проходила реконструкция Транссиба с укладкой вторых путей. Это был крупнейший лагерь в системе ГУЛАГа, по своим масштабам уступавший только Колыме с Магаданом.

Численность контингента составляла 150 тыс. чел. в начале 1930-х гг. и доходила до 300 тыс. чел. в конце 1930-х гг.

Строительство железнодорожной линии БАМ — п. Тындинский осуществляли два отделения: первое Муртыгитское и шестое Нюкжинское. В начале 1934 г. шестое Нюкжинское отделение ликвидировали, оно вошло в состав первого отделения.

Ужасы БАМЛАГа испытали на себе и будущий маршал Советского Союза, выдающийся полководец Великой Отечественной войны К.К. Рокоссовский, и ученый и философ П.А. Флоренский, и писатели В.Н. Ажаев, С.В. Воронин, и сестра великой русской поэтессы Марии Цветаевой Анастасия Цветаева, и другие известные люди нашей страны.

В 1942 г. Государственный комитет обороны (ГКО) СССР принимает решение о строительстве железнодорожной линии вдоль Волги от Сталинграда до Саратова через Сызрань до Свияжска¹. Впоследствии она получила наименование «Волжская железнодорожная рокада». Протяженность составила 978 км.

По решению того же ГКО СССР были сняты уже уложенные рельсы на участках: разъезд БАМ — п. Тындинский; ст. Известковая — ст. Ургал. Материалы верхнего строения пути доставлялись на рокаду. Разборкой железнодорожного полотна, а затем погрузкой снятых рельсов занимались заключенные. Их же погрузили в вагоны и под охраной отправили на место строительства рокады. Там они в сжатые сроки — уже к декабрю 1942 г. — произвели отсыпку полотна и уложили 878 км рельсов. Работали в три смены.

Постановление о возобновлении строительства БАМа было принято 30 августа 1945 г. Оно связано с войной с Японией и стратегической целесообразностью.

После победы над Японией политическая и военная обстановка на Дальнем Востоке изменилась, и про БАМ «забыли».

Почти 180 км голой насыпи оставались нетронутыми до 14 сентября 1972 г., когда было уложено первое звено от станции БАМ, нулевого километра, до разъезда Штурм, за два года до официального начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

И СНОВА БАМ

Стремительное развитие экономики, связанное с промышленным подъемом, растущее потребление энергоресурсов вызвали необходимость освоения в короткие сроки новых территорий Сибири и Дальнего Востока. ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли постановление от 26.03.1967 № 561 об изысканиях и проектировании Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Необходимость строительства этой магистрали продиктована ухудшением советско-китайских отношений. Вооруженные столкновения между СССР и КНР 2 и 15 марта 1969 г. в районе острова Даманский — самый крупный советско-китайский пограничный конфликт в современной истории России и Китая, в результате которого территория стала ничьей, а впоследствии остров был передан КНР.

¹ Строительство Волжской рокады // Сталинград. URL: <https://stalingrad.rusarchives.ru/razdely/stroitelstvo-volzhskoj-rokady>

Вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08.07.1974 № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». За десять лет планировалось построить железнодорожную магистраль длиной 3145 км (общая протяженность линии 4324 км вместе с главными и станционными путями, подъездными ветками).

Строительство железной дороги шло в исключительно тяжелых условиях. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль была объявлена Всесоюзной ударной стройкой. Этот статус показал всю значимость БАМа для страны.

На всем протяжении магистрали возведены современные поселки и города. Каждая станция и город индивидуальны по своему архитектурному облику, национальному колориту. Большинство названий станций (кроме Северобайкальска и Февральска) сохранили местные названия (бурятские, эвенкийские). БАМ открывал второй железнодорожный выход к портам Тихого океана, сокращал дальность перевозки грузов на 500 км, стал основой освоения природных богатств.

Десять лет шли навстречу друг другу бригады путеукладчиков: с восточного направления — бригада Ивана Варшавского, с западного участка — бригада Александра Бондаря (рис. 3).

На маленьком разъезде Балбухта 29 сентября 1984 г. прошла «черновая» техническая стыковка рельсов БАМа. 27 октября 1984 г. в Тынду прибыли пассажирские поезда из Усть-Кута и Комсомольска-на-Амуре.

14 января 1988 г. из Тынды в Москву отправился первый фирменный поезд. 29 сентября 1984 г. в Балбухте на 845-м км в торжественной обстановке уложено последнее «золотое» звено.

В память об этом событии буквально в тот же день был установлен памятник. Два пути, стремящихся друг к другу, на их шпалах — названия основных бамовских поселков (рис. 4).



Рис. 3. Встреча двух бригадиров путеукладчиков — Александра Бондаря и Ивана Варшавского

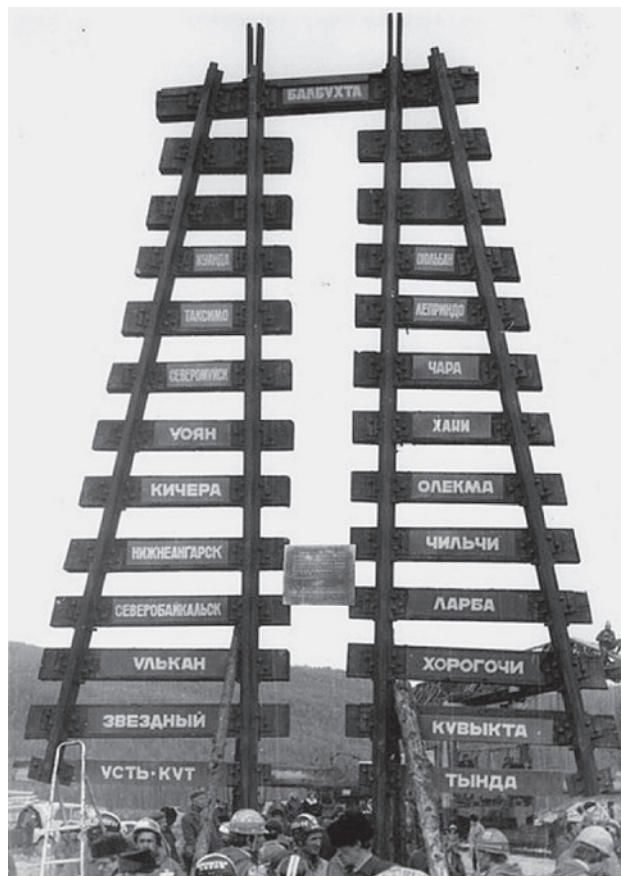


Рис. 4. Стела на разъезде Балбухта

В июле 1996 г. Коллегия Министерства путей сообщения приняла решение о разделе Байкало-Амурской железной дороги: Восточный участок был передан Дальневосточной железной дороге, Западный БАМ отошел к Восточно-Сибирской железной дороге. В 1997 г. в связи с ликвидацией Управления Байкало-Амурской железной дороги Тындинское отделение перешло в состав Дальневосточной железной дороги.

БАМОВЦЫ – КАК НОВЫЙ СОЦИУМ

В 1974 г. комсомол страны ответил на призыв коммунистической партии и прямо из зала Дворца съездов посланцы XVII съезда ВЛКСМ отправились на новую ударную стройку. На строительстве магистрали происходило формирование нового социума на базе коммунистической идеологии и материальной мотивации. Эти две составляющие тесно переплетались с энтузиазмом и романтикой. Общим знаменателем был интернационализм.

Центральный комитет ВЛКСМ организует «комсомольские десанты — поезда» с известными музыкантами, популярными певцами, артистами, «поезда дружбы» из союзных республик, областей

и краев. Многие бамовцы впервые увидели, услышали известных на всю страну людей. Яркой поездкой на БАМ был приезд американского певца и интернационалиста, друга советского народа Дина Риды. Незабываемой для многих стала встреча с Генеральным секретарем ЦК КПСС Леонидом Ильичом Брежневым.

Такое внимание к БАМу формировало у строителей осознание значимости их дела, вдохновляло и поднимало душевный настрой. Центральные газеты почти в каждом номере публиковали материалы о БАМе². Появились свои герои стройки: Александр Бондарь, Иван Варшавский, Леонид Казаков, Сергей Степанищев и др.

Организована работа своей киностудии БАМ; молодые талантливые поэты, литераторы, работающие на строительстве, объединились в литературное сообщество «Звено БАМ»; появился и свой театр «Молодая гвардия». Самой большой импровизированной концертной площадкой была сопка Фестивальная в строящейся Тынде, ставшей неофициальной столицей БАМа.

Реальностью стало социалистическое соревнование между бригадами, участками, трестами, коллективами. Каждая бамовская железнодорожная станция, вокзал, постоянные поселки имели свой колорит, образ той республики, которая строила поселок.

Материальная заинтересованность была нужна как стимул привлечения молодых на строительство не только самой магистрали, но и постоянных поселков, городов. Зарплата по высоким расценкам, северная надбавка — коэффициент и другие льготы. Существовала возможность не только заработать на автомобиль, но и быстро его получить в любом городе страны по чеку. Реально было сделать накопления на кооперативную квартиру, впервые отдохнуть на море. Осуществлялось приоритетное снабжение товарами, продуктами, которые были дефицитом на «большой земле».

И все же приехавший на стройку века работник приобретал новые качества, происходил процесс смены ценностей. Открытость душевная, готовность прийти на помощь, бескорыстие — отличительные черты бамовцев первого поколения. Строительство Байкало-Амурской магистрали стало интернациональной народной стройкой. Более 70 национальностей трудились на строительстве магистрали, поселков и городов.

На новых больших стройках было принято менять местные названия. На БАМе из уважения к коренным жителям сохранили местную топонимику, и все 38 бамовские станции носят эвенкийские

названия. Хорошим примером является неофициальная столица БАМа — город с эвенким названием Тында, шефство над строительством которого взяла Москва. Основные главные улицы города и районы носят столичные названия: Арбат, Красная Пресня, Сокольники, ул. Московский строитель.

БАМУ — 50. ПРОЕКТ БАМ 2.0

Полностью БАМ заработал после запуска в строй Северомуйского тоннеля 5 декабря 2003 г. По своей протяженности (15 343 м) это самый длинный тоннель в России и пятый в мире. По условиям строительства он не имеет аналогов: вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы. В полную силу БАМ начнет работать на экономику Восточного полигона и России, когда завершится модернизация, начатая с 2013 г. РЖД широко использует уникальные технологии и компетенции. Это многократно увеличивает экспортный потенциал России. *«Третий БАМ» будет построен в срок, при этом на высочайшем уровне надежности и безопасности»,* — заявил глава РЖД Олег Белозеров). Мегапроект по модернизации БАМа является мощным драйвером развития прилегающих территорий. Третий и основной этап начат в год 50-летия БАМа, завершится в 2032 г. История БАМа продолжается.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Цели развития Байкало-Амурской магистрали включали:

- Военно-стратегическое значение. Создание дублера Транссиба, расположенного на относительно большом расстоянии от южной государственной границы.
- Транспортный функционал. Увеличение пропускной и провозной способности магистралей в широтном направлении на востоке страны.
- Общеэкономический мотив. Освоение новых сырьевых провинций на востоке России.

Сегодня цель развития БАМа заключается в расширении экспортных и транзитных возможностей России.

Модернизация магистрали позволяет:

- избавиться от «узких мест» на железных дорогах Забайкалья, Сибири и Дальнего Востока;
- увеличить грузоперевозки в страны Азиатско-Тихоокеанского региона;
- перевозить больше грузов в порты страны, в том числе увеличить торговлю с Индией, дру-

² БАМ: история в газетных строках // Победа. URL: <http://pobedanews.ru/article/bam-istoriya-v-gazetnyih-strokah-1>

гими странами Азии, а также с Латинской Америкой.

Будущее Байкало-Амурской магистрали связано с третьим этапом модернизации железнодорожной инфраструктуры.

- До 2035 г. по поручению Президента России Владимира Путина утвержден проект с общей суммой более 3,7 трлн руб. В его рамках планируется построить дополнительные пути, развязки, тоннели, мосты, организовать подходы к морским портам, модернизировать станции и платформы.

- Цель проекта — увеличить пропускную способность Восточного полигона железных дорог и расширить поставки продукции через дальневосточные порты. Это даст возможность увеличить провозную способность со 180 млн т по итогам 2024 г. до 210 млн т по итогам 2030 г. и до 270 млн т к концу 2032 г.

Расширение БАМа и Транссиба создаст новые возможности для промышленных предприятий, поможет нарастить грузопоток и сократить общее время в пути. Это также повысит качество жизни людей в Сибири и на Дальнем Востоке.

Об авторе

Михаил Андреевич Володин — преподаватель высшей категории, старший преподаватель; **Байкало-Амурский институт железнодорожного транспорта** — филиал Дальневосточного государственного университета путей сообщения в г. Тынде (БАМИЖТ — филиал ДВГУПС в г. Тынде); 676282, г. Тында, ул. Кирова, д. 5; bamigt_spo@mail.ru.

Bionotes

Mikhail A. Volodin — lecturer of the highest category, senior lecturer; **Baikal-Amur Railway Institute** — a branch of the Far Eastern State Transport University in Tynda; 5 Kirov st., Tynda, 676282, Russian Federation; bamigt_spo@mail.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 14.06.2024; принята к публикации 28.07.2023.
The article was submitted 14.06.2024; accepted for publication 28.07.2023.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

Международный молодежный онлайн-лагерь «InterTransCamp» (ITC) готовит российских студентов к Чемпионату профессионального мастерства «InterTransChampionship» по железнодорожным (транспортным) компетенциям на базе онлайн-тренажера, разработанном крупнейшей компанией Китая Zhengzhou Jiean Hi-tech Co., Ltd.

ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ:

15–18 октября 2024 — Подготовка экспертов.

21 октября – 8 ноября 2024 — Подготовка конкурсантов.

11–12 ноября 2024 — Чемпионат «InterTransChampionship».

Участвуют студенты (конкурсанты) и преподаватели (эксперты) образовательных организаций среднего профессионального образования (СПО) по профессиями специальностям:

- 23.01.09 «Машинист локомотива»;
- 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (локомотивы)»;
- 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (вагоны)».