

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
СИБИРСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

**ФОРМИРОВАНИЕ И АДАПТАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ
В РАЙОНАХ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ
СИБИРИ**

СБОРНИК НАУЧНЫХ ТРУДОВ

Вып. 2

НОВОСИБИРСК
Параллель
2007

Формирование и адаптация населения в районах индустриального освоения Сибири. Вып. 2. Новосибирск: Параллель, 2007. 172 с.
ISBN 978-5-9891-024-0

В сборнике исследуются демографические и социокультурные аспекты адаптации населения в ходе осуществления крупных народнохозяйственных программ в Сибири: создания Урало-Кузнецкого комбината, развития оборонной промышленности в годы Великой Отечественной войны, формирования Братско-Усть-Илимского и Саянского ТПК, КАТЭКа, Западно-Сибирского ТЭК. Определяются историческая роль и перспективное значение Байкало-Амурской магистрали. Изучаются социально-демографические процессы в новых городах, проблемы стабилизации производственных коллективов, прежде всего строителей, которые несли основную адаптационную нагрузку.

Сборник адресован историкам и экономистам, преподавателям и студентам, всем интересующимся историей Сибири.

Утверждено к печати
Ученым советом Института истории СО РАН

Рецензенты
д-р истор. наук *В.А. Исупов*
д-р филос. наук *Ю.В. Попков*

Редакционная коллегия
д-р истор. наук *С.С. Букин (отв. редактор)*,
д-р истор. наук *В.И. Исаев*,
канд. истор. наук *А.А. Долголюк*

Издание осуществлено при финансовой поддержке программы фундаментальных исследований Президиума РАН "Адаптация народов и культур к изменениям природной среды, социальным и техногенным трансформациям". Направление "Адаптационные механизмы и практики в традиционных и трансформирующихся обществах". Проект 21.6.5 "Социокультурная адаптация населения в районах нового индустриального освоения".

М.М. Ефимкин, В.А. Ламин

МОДЕРНИЗАЦИОННАЯ МАГИСТРАЛЬ ВОСТОКА РОССИИ.

Россия отличается от всех других стран колоссальным и динамично возрастающим объёмом грузоперевозок на большие расстояния. Принято считать, что эта специфика является объективным и неизбежным следствием огромных географических размеров страны. Действительно, площадь территории СССР составляла 1/6 часть земной суши. Бесспорно, что и после развала СССР расстояния «от южных гор до северных морей и от Москвы до самых до окраин» очень велики.

Однако главная причина возрастающего объёма грузоперевозок на астрономические расстояния отнюдь не в географических размерах России. Огромный объём перевозок не столько следствие естественных расстояний между западными и восточными, северными и южными границами России, сколько результат традиционной практики развития производительных сил, исторической специфики территориального размещения составляющих экономического потенциала. Поражающий воображение рост объёма грузоперевозок, очевидно, не остановится до тех пор, пока народнохозяйственный комплекс страны будет состоять из двух неравновесных частей: столично-промышленного центра и обслуживающей его многообразные и возрастающие потребности остальной территории России.

Парадокс состоит в том, что источники сырья и других ресурсов удаляются от традиционного столично-промышленного центра быстрее, чем очаги комплексного хозяйственного освоения природных ресурсов, предприятия полного производственного цикла продвигаются на новые территории. И в тоже время потребности традиционного столично-промышленного центра в подвозе сырья, как по объёмам, так и по спектру его видов, возрастают. Перекокс в размещении производительных сил проявляется в том, что старопромышленные районы Евророссии, до Урала включительно, исполнив выпавшую им главную, пионерную роль в создании основ отечественной промышленности, по-прежнему остаются на авансцене рос-

та экономического потенциала, хотя прогресс уже давно написал новый сценарий рациональной перспективы его развития. Ресурсы собственных источников сырья в старопромышленных центрах исчерпаны или в итоге развала СССР оказались за пределами прямой доступности. Однако во имя сохранения их прошлого значения в экономической жизни страны предпринимается все возможное, подчас явно противоестественное и противное здравому смыслу. Так, например, начиная с 1930-х годов транспортировали на безтопливный Урал циклопические объемы угля из Кузбасса, тогда как во всём остальном экономически просвещенном мире, наоборот, обогащенную, компактную железную руду доставляют к источникам топливных ресурсов. В первую очередь в странах с большими территориями одной из принципиальных задач и практических целей экономического районирования является создание оптимальных условий для фронтального приближения экономического потенциала к источникам природных ресурсов, стимулирования его движения курсом на «оседлость», укоренение в районах пионерного хозяйственного освоения. Для достижения этой цели более или менее точно определяется и твердо устанавливается линия разграничения экономических районов, при переходе которой капитал оказывается в зоне действия условий наибольшего благоприятствования развитию и росту. В случае укоренения капитала на новом для него месте дислокации он на определенное время обеспечивается дополнительными стимулирующими активностью льготами и привилегиями.

В нашем отечестве вариации в сфере экономико-географического районирования страны чаще всего являются упражнениями для пытливого ума ученых. Результаты их научных изысканий остаются вне сферы практического использования. Более того, обычно, экономическая наука и конкретика подчиняются верховенству административно-бюрократических структур, извечно не считающихся с ценой экономических потерь, которыми приходится рассчитываться за комфорт управления, за охранение и упрочнение власти. Начиная с царствования Петра I на разные лады административно-территориального свойства весьма произвольно кроются и перекраиваются огромные пространства страны. Но оптимальные лекала и конструкции, благотворно воздействующие на динамику экономического роста, так и не найдены. Причина неуспеха во все времена одна и та же: отечественный промышленный, аграрный и банковский капитал

неизменно предпочитает гнездиться на верхних сучьях кроны древа экономического роста, в непосредственной близости к властной короне. Разрабатываются экстренные меры и предпринимаются нарастающие усилия, направленные не на стимулирование факторов роста производительных сил и социально-экономического прогресса огромной страны до уровня старопромышленных центров, а, наоборот, курсом на унификацию и нивелирование всего что за пределами столицы до отметки среднестатистической нищеты.

Из исторически сложившегося клинча диспропорций между развитием транспортной системы и ростом объемов перевозок выйти не удастся, пока предприятия полного цикла производства максимально не приблизятся к его источникам. Выход из этой ситуации осложняется традиционной, явно недостаточно динамичной адаптацией действующих коммуникаций к новым видам транспортных средств и сообщений и столь же традиционным дискретным, то замирающим, то вдруг взрывным, характером приращения географических размеров транспортной системы. Отечественная история изобилует, справедливо можно утверждать, сплошь и рядом составлена сюжетами, свидетельствующими о специфике транспортных проблем России и своеобразии подходов к их практическому решению.

Развитие системы транспортных сообщений в любой стране находится под постоянным и преимущественно негативным воздействием объективных физико-географических и природно-климатических условий. Различие состоит в основном лишь в степени концентрации этих природных негативов. В одних странах изыскателям, проектировщикам и строителям дорог приходится преодолевать препятствия горного рельефа, преграды в виде полноводных рек и непроходимых болот или, наоборот, прокладывать транспортные коммуникации через прокаленные солнцем пустыни, в других прорубаться через лесные дебри, где не ступала нога человека, в третьих – тянуть за собой дороги через заснеженные пространства мрака и холода...

Общей, характерной для экономически динамичных стран, чертой является быстрый и тотальный последовательный переход от акцента в развитии одного вида транспорта к другому более прогрессивному, открывающему новые возможности приращения скорости, операционности и географических размеров транспортной системы.

Начиная с появления в первой трети XIX в. механических, машинных транспортных средств: парохода и паровоза, транспортные системы стран Северной Америки и Западной Европы складываются по принципу максимально возможного развития её исторических составляющих. Так, пароходные сообщения по рекам распространялись до пределов природных ограничений судоходства. И более того, когда технические возможности позволяли, а экономические расчеты указывали на хозяйственные выгоды, преодолевались и природные преграды. Сеть железных дорог развивалась без резервирования ниши для деятельности пароходных сообщений, которые в конечном счете проиграли конкуренцию с экономически более эффективными железнодорожными. Затем ещё более масштабно, интенсивно и «безжалостно» по отношению к железным дорогам, складывалась сеть автомобильных сообщений, которые оттеснили железнодорожные на периферию транспортной деятельности. Авиавоздушные трансокеанские трассы привели к деградации морские пассажирские перевозки, трансконтинентальные и местные авиалинии «перехватили» немалую часть пассажироперевозок у железнодорожных и автомобильных сообщений.

Примечательно, что последовательный переход от определяющей роли одного вида сообщения в действующей транспортной системе реализуется за короткий отрезок времени. Так, переход от парусного судоходства на пароходные сообщения, в том числе морские, совершился примерно, за 40–50 лет после демонстрации первого судна с паровым двигателем. Решительный поворот в направлении преимущественного развития сети железнодорожных сообщений происходил ещё быстрее. Строительство автомобильных сообщений, создание их всеобъемлющей сети производилось беспрецедентными темпами, неизвестными даже в практике динамичного сооружения железнодорожных линий. Историческая практика развития транспортных систем в экономически продвинутых странах свидетельствует, что экономическая эффективность транспортных коммуникаций определяется не только скоростью и другими эксплуатационно-техническими характеристиками транспортных средств, но не в меньшей степени зависит от того, насколько быстро и масштабно эти прогрессивные параметры распространяются на все, без исключения, составляющие транспортной деятельности. Новый, более прогрессивный вид транспортных средств и сообщений, оправдывает

затраты на него приращением масштабов и динамики экономического роста страны при условии максимально быстрого и тотального, всеобъемлющего распространения на всю территорию традиционной хозяйственной деятельности и фронтального выхода за её сложившиеся пределы.

Историческая и современная конструкция транспортной системы в России существенным образом отличается от западно-европейской и её северо-американской модификации. Эти отличия, преимущественно негативного свойства, являются производными от большой и многообразной совокупности объективных и субъективных факторов, в условиях и под определяющим воздействием которых разрешались актуальные задачи и проблемы перспективного развития отечественной транспортной системы.

В отличие от западно-европейских стран с умеренным климатом, практически незамерзающими реками и морями, «стоячие и текучие» воды Европейской России замерзают на полгода, а в Сибири колодеют под снегом и льдом 8–9 месяцев в году. Омывающие северные берега России нелюдимые ледовые моря до настоящего времени являются головной болью для навигаторов. Но, как это ни удивительно, первые крупные начинания в области транспортного строительства обосновывались возможностью искусственного обводнения водоразделов между речными бассейнами и создания обширной, охватывающей всю страну сети естественных водных путей сообщения. Зачинателем этого грандиозного замысла был Петр I. По его высочайшему повелению, инициированному впечатлением от путешествия по западно-европейским странам, приступили к «прорытию» канала между Белым и Балтийским морями. Правда, в результате надежного закрепления на берегах Финского залива и реализации не менее грандиозного замысла превращения новой северной столицы в главный порт русской морской торговли, царский интерес к строительству канала постепенно угас. А архангельская морская торговля, чтобы впредь не затеняла величие и перспективу развития столичного морского порта, была, установленными Петром I убийственными пошлинами и налогами, задушена.

В последующие времена проект «прорытия» канала между Белым и Балтийским морями инициировался неоднократно. Но всякий раз эксперты от морского ведомства и путей сообщения почти единодушно приходили к заключению о ничтожном военном и мизер-

ном транспортном значении грандиозного гидротехнического сооружения. Однако идея строительства канала оказалась бессмертной и через два с лишним столетия после петровской эпохи, в начале 1930-х гг. воплотилась в жизнь и получила название Беломоро-Балтийский канал имени И.В. Сталина.

К концу 1960-х гг. Сибирь и Дальний Восток превратились в один из основных грузообразующих и грузопотребляющих районов страны. Здесь формировалось около 60 % годового прироста грузопредъявления железной дороге, основному звену транспортной системы региона¹. С другой стороны, в темпах роста пропускной и провозной способности железнодорожного транзита Сибири все более определенно проявлялись стагнирующие тенденции.

Возможности технической реконструкции и модернизации железнодорожного хозяйства, за счет которых ранее обеспечивалось свыше 90 % прироста транзитных грузоперевозок, были исчерпаны до предела². Организационные меры по рационализации перевозок, практиковавшиеся без должной связи с разработкой и совершенствованием механизма правового регулирования и экономического стимулирования, вырождались в административные кампании и желаемых результатов не приносили. Дальность перевозок увеличивалась, встречные и повторные перевозки не сокращались. Напряженность движения на магистральных направлениях возрастала. Средства, выделявшиеся на развитие станционного хозяйства, как правило, полностью не осваивались. В результате перерабатывающие способности многих станций росли чрезвычайно медленно. В итоге участковая скорость движения поездов быстро снижалась. В ряде случаев она упала до уровня, характерного для первых лет эксплуатации Транссиба³.

В 1970-х гг. эпицентр роста народнохозяйственного комплекса Сибири смещался на восток вдоль Транссиба и к северу от него с исключительным динамизмом. Формирование и наращение производственных мощностей промышленных комплексов на Севере Сибири и Дальнего Востока, вместе с прогрессивным развитием южных районов, привело к новому резкому увеличению напряженности грузопотоков. «Сейчас, – писал в этой связи А.Г. Аганбегян, – положение таково: под конкретную задачу прокладываются, как правило, меридиональные линии с юга на север. А напряженность

движения на широтных магистралях все растет, скорость доставки грузов снижается»⁴.

В 1966–1980 гг. среднегодовые темпы прироста валовой продукции в промышленных отраслях народного хозяйства Севера Сибири значительно превосходили аналогичные показатели развития её южной зоны. Наряду с традиционными отраслями хозяйства, здесь с особым динамизмом развивались электроэнергетика и промышленность строительных материалов. Так, среднегодовые темпы роста электроэнергетики в традиционной зоне Западной Сибири составили 5,2 %, на Ближнем и Дальнем Севере соответственно 45,2 и 28,9 %. В промышленности строительных материалов в южной зоне – 5,6 %, на Ближнем Севере – 32,2 % и на Дальнем – 52,7%⁵.

Аналогичные реальные изменения и тенденции территориального смещения центров роста нового производства в направлении северных широтных зон наблюдались в Восточно-Сибирском и Дальневосточном экономических районах. Удельный вес Ближнего Севера в общем объеме промышленного производства Восточной Сибири в 1960–1980 гг. возрос с 7,7 до 11,7 %, в том числе в металлургии с 5,7 до 19,7 %. Доля Ближнего Севера в электроэнергетике Восточной Сибири составила 33 % и была заметно выше, чем в любой другой отрасли промышленности⁶. В Якутии, территория которой целиком относится к северной широтной зоне Сибири, особенно динамично развивались районы Ближнего Севера. К началу 1981 г. здесь было сосредоточено 66 % промышленного производства основных отраслей специализации республики. В период девятой и десятой пятилетки объем сельскохозяйственного производства в этих районах вырос в 2,5 раза и составил 9 % общего объема сельскохозяйственного производства республики⁷. Динамичное наращивание отраслевого спектра не обеспечивалось адекватными условиями, направленными на создание транспортных предпосылок эффективного хозяйственного освоения природных ресурсов Севера Сибири и Дальнего Востока. Крупномасштабное промышленное освоение природных ресурсов, динамичное развитие основного производства Севера по-прежнему опиралось на традиционную схему транспортных коммуникаций. Главные усилия сосредотачивались на развитии речных перевозок. В итоге коренной модернизации флота и портового хозяйства объемы грузоперевозок речным транспортом значительно возросли. Определенные успехи были достигнуты в увели-

чении грузоперевозок по Северному морскому пути и по автозимникам.

Однако техническое переоснащение действующих транспортных коммуникаций не устраняло двух главных их недостатков: сезонности эксплуатационного режима и прямой зависимости развития территориальных масштабов их сети от физико-географических условий. Доля сезонных путей сообщения в транспортном обеспечении северных широтных зон Сибири и Дальнего Востока составляла, как прежде, чрезвычайно высокую величину. К началу 80-х гг. в Якутии, например, она достигала 85 %⁸. Иррегулярность транспортных операций, основанных на использовании сезонных путей сообщения, их решающая зависимость от природно-климатических факторов оставались наиболее уязвимыми звеньями транспортных связей, сложившихся в северных широтных зонах Сибири и Дальнего Востока. Паллиативный характер усилий, направленных на техническое перевооружение сети транспортных коммуникаций на Севере Сибири и Дальнего Востока, с особой наглядностью проявился в отдельные годы. Суровые и ранние зимы 1960–1970-х гг., маловодье рек, тяжелая ледовая обстановка в полярном бассейне демонстрировали реальную, постоянно уменьшавшуюся меру возможностей повышения эффективности работы традиционных коммуникаций за счет их технического переоснащения.

Начавшееся, а, точнее говоря, возобновившееся в 1974 г. строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали стало крупным шагом на пути преодоления исторически обусловленных и углублявшихся диспропорций между масштабами развития производства на Севере Сибири и Дальнего Востока и уровнем его транспортного обеспечения. Сооружение БАМ ознаменовало начало качественно нового этапа в развитии транспортной системы Сибири и Дальнего Востока.

Принципиальное его отличие от предшествующей практики развития транспортной сети в Сибири и на Дальнем Востоке наиболее четко проявляется в трех основных параметрах. Во-первых, расчетные технико-эксплуатационные показатели закладывались в проект строительства Байкало-Амурской магистрали со значительным резервом развития, обеспечивающим возможность освоения перспективных грузопотоков. Во-вторых, строительство БАМ осуществлено в цикле, обеспечивающем заблаговременное создание транспортных

предпосылок для хозяйственного освоения природных ресурсов в её зоне. Раньше, вопреки отечественной и мировой практике, железнодорожные коммуникации в районы нового промышленного строительства, за редким исключением, прокладывались на завершающей стадии хозяйственного освоения. И, в-третьих, сооружение БАМ и начавшееся в 1985 г. строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали убедительно свидетельствовали о переходе формирования транспортной сети в северных районах Сибири и Дальнего Востока в новую фазу развития. Главная составляющая её перспективного географического расширения ориентировалась в направлении преимущественного развития железнодорожных сообщений.

Развитие железнодорожного транспорта в Сибири, начиная со времени возникновения так называемого «железнодорожного вопроса Сибири», традиционно находилось в зоне пристального внимания зарубежных специалистов. Исключительно широко и остро в зарубежной литературе эта тема дебатировалась в связи со строительством транссибирской железной дороги. В большинстве работ того времени главные усилия сосредотачивались на анализе причин, заставивших русское правительство пойти по пути реализации грандиозного железнодорожного проекта. При этом значительная часть авторов сходилась на том, что сооружение Транссиба является сугубо военно-политической акцией России, предпринятой вне связи с насущными задачами экономического развития Сибири. Определенная доля истины в этих утверждениях, следует признать, была. Действительно, выбор трассы, сроки и методы организации строительства, начальные параметры пропускной и провозной способности Транссиба разрабатывались с учетом военно-политической обстановки на Дальнем Востоке. Однако последующий опыт эксплуатации Транссиба убедительно свидетельствовал об исключительно крупном экономическом значении железнодорожной магистрали. Несмотря на это, тезис о том, что железнодорожное строительство в Сибири осуществляется исключительно по военно-стратегическим сообщениям, утвердился в зарубежной историографии прочно и надолго.

Этот подход стал доминирующим и в оценке зарубежными специалистами экономического значения и перспективных целей строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Так, В. Конолли категорично утверждала, что стратегическая цель соз-

дания БАМ – стремление обезопасить себя от военной угрозы со стороны враждебного маоистского Китая. Экономическую мотивацию она считала неопределенной из-за имеющей место геологической необследованности зоны будущей магистрали⁹. В. Моут также основным назначением БАМ считал обеспечение «стратегической безопасности». В качестве второстепенных он готов был принять и другие мотивы, например, «идеалистические марксистско-ленинские наставления о пропорциональном развитии», которым он отводил роль «нормативного» предрассудка. Моутом же выдвигалась и другая концепция, согласно которой экономическая целесообразность БАМа, «если таковая имеется», определяется тем, что Советский Союз вынужден усилить экспорт минералов в обмен на американское зерно, в котором СССР испытывает острейшую нужду. Поскольку в условиях разрядки СССР не в силах осуществить прямой «военный захват» американских житниц, то остается только такой путь¹⁰. Т. Шабад высказывал более реалистическую точку зрения и на первое место ставил экономические причины, а именно потребности народного хозяйства СССР в освоении новых богатых ресурсами районов¹¹.

Ряд зарубежных экспертов выражали понимание, что недостаточное транспортное обеспечение восточных районов – крупнейшая проблема для Советского Союза. Редкая транспортная сеть и высокая стоимость перевозок – главные факторы, тормозящие развитие восточных территорий, и подчеркивал, что природные условия Сибири являются исключительно трудными для транспортного строительства и это может стать серьезным препятствием на пути реализации проекта БАМ.

Примечательно, что именно физико-географические преграды и экстремальные природно-климатические условия на сибирских пространствах по параллели от Севера Прибайкалья до тихоокеанского побережья предопределили в 1880-х гг. выбор южного варианта трассы Великого Сибирского железнодорожного пути (Транссиба), построенного в 1891–1904 гг. По замыслу пионеров-инициаторов сооружения железнодорожного пути через всю Сибирь его трасса должна была пройти к северу от Байкала, что обеспечивало, по сравнению с южным вариантом, сокращение строительной длины примерно на 500 верст и, соответственно, пробег поездов, а также удовлетворяла требованиям стратегической безопасности, по-

скольку проходила на значительном и труднопреодолимом расстоянии от государственной границы. Полковник Генерального Штаба Н. Волошинов, посетивший район Северного Прибайкалья в 1887 г. во главе топографической экспедиции, в своем отчете, основанном на данных барометрической съемки, рассеял «кабинетные» расчеты о выгодах сооружения Транссиба по кратчайшему направлению. По его категоричному заключению выходило, что, если Генеральный Штаб будет твердо стоять на непременном требовании удаления трассы Транссиба от госграницы, то от сооружения железной дороги через всю Сибирь придется отказаться. Причина – абсолютная непреодолимость горных преград к востоку от северной оконечности Байкала, над которыми когда-нибудь возможно будет пролетать только на воздушном шаре.

Таким образом, история будущего БАМа начиналась одновременно с проектно-изыскательской подготовкой к строительству Транссиба. Судьба проекта сооружения Транссиба до его осуществления в 1891–1904 гг. была тоже не из легких. Но жизнь идеи строительства железнодорожной магистрали кратчайшим курсом к тихоокеанскому побережью оказалась ещё более многострадальной.

От первых инициатив, обосновывавших необходимость разрешения «железнодорожного вопроса Сибири», до реального ответа на него, т.е. строительства Транссиба, прошло более 50 лет, потраченных на дискуссии, неторопливые раздумья, полемические схватки представителей инженерно-технических кругов России и торгово-предпринимательской общественности Сибири с рутинной бюрократии. Вдвое больше, почти 100 лет, потребовалось, чтобы реализовать проект сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Показательно, что многие вопросы, не находившие согласованного подхода и разрешения в период проектирования и начального этапа строительства Транссиба, являлись камнем преткновения на пути реализации проекта БАМа. В конце XIX в. своего рода конкурентами Транссиба в разрешении «Железнодорожного вопроса Сибири» явились: сибирский колесный тракт и интенсивно развивавшееся пароходное движение по рекам. Пароходовладельцы, оперируя предполагаемой стоимостью строительства Транссиба и будущим тарифом, пророчествовали печальную судьбу железнодорожным перевозкам. По их расчетам из-за высоких, вдвое больше, чем

на пароходах, тарифов, клиентуры у железной дороги, кроме, может быть, военного ведомства, не будет и астрономические затраты на её сооружение обратятся в прах. Разумнее, по их соображениям, следовало бы употребить народные (казенные) деньги на соединение полноводных рек каналами и шлюзами и создание естественного сквозного внутреннего водного сообщения через всю Империю: от С-Петербурга до устья Амура. Проект дешевого по строительным и эксплуатационным затратам Сибирского водного пути предполагал сооружение Обь-Енисейского канала, копать который начали на три года раньше закладки первого камня в насыпь Транссиба. Далее пароходы двигались по Ангаре, через обводненные или устраненные пороги, в Байкал, из него по Селенге в Монголию и по ней же через обводненный водораздел в один из истоков Амура и по нему в Тихий океан. В перспективе предполагалось сооружение шлюзовой системы через Урал на соединение Обь-Иртышского бассейна с Волго-Камским и по прокопанным во времена Петра I и его приемников каналам пароходы из Сибири швартовались в С-Петербурге. Осуществись этот проект, получивший позднее ироническое наименование «водная феерия», быть бы сегодняшнему Улан-Удэ портом двух океанов – Тихого и Атлантического.

В свою очередь по представлениям «государственных мужей», в частности министра финансов графа Ф.И. Канкрин, фантастическая стоимость затрат на строительство Транссиба в принципе, по определению, означала отсутствие здравого смысла у инициаторов его сооружения. Вероятность осуществления проекта Великого Сибирского железнодорожного пути он допускал через 100–150 лет. По представлениям далеко смотрящего министра финансов, в Сибирь и из Сибири и возить-то нечего и построенного в конце XVIII в. Сибирского колесного тракта, после некоторого необходимого дополнительного обустройства, вполне хватит ещё на 100 лет.

В конце XIX в. по Сибирскому колесному тракту в обоих направлениях, главным образом из Сибири и преимущественно зимой по санной дороге, транспортировалось около 4 млн. пудов грузов. В период весеннего половодья и осенней распутицы из-за непролазных грязей, ледохода и ледостава на реках движение практически прекращалось. Пассажирские перевозки имели иррегулярный характер. Состоятельные путешественники предпочитали добираться до российского Дальнего Востока через Европу и Америку.

В 1880 г. состоялся высочайший рескрипт, объявлявший, что жители Сибири заслуживают благоволения в виде необходимости приобщения к железнодорожному сообщению. Царский рескрипт положил начало проектно-изыскательской подготовке к сооружению Транссиба. В основу расчетов провозо-пропускных мощностей железной дороги был принят объем грузоперевозок, осуществлявшихся Сибирским колесным трактом. Острая дискуссия возникла по вопросу о последовательности строительства железнодорожной магистрали. Забайкальские торгово-предпринимательские круги полагали, что в первую очередь надо строить линию, открывавшую железнодорожный выход из Забайкалья к побережью Тихого океана, поскольку расстояние из района Читы до Владивостока вдвое короче, чем до европейского рынка. К тому же указывалось, что европейский капитал будет наживаться, паразитировать на сибирском предпринимательстве, если дорога будет строиться из центра с запада на восток. Наиболее радикальные патриоты расцвета забайкальской торговли и предпринимательства считали, что, вообще, на какое-то время следует ограничиться прокладкой железнодорожной линии из Забайкалья к Тихому океану и строительством ряда ответвлений от неё вглубь континентальных, богатых природными ресурсами районов. И лишь затем, когда забайкальская торговля овладеет тихоокеанским рынком и окрепнет, соединить забайкальскую железнодорожную сеть с общероссийской. Естественно, эти соображения были «взяты на карандаш» как опасные проявления сепаратизма и, конечно, всё было сделано наоборот. Строительство крайней дальневосточной линии ограничилось прокладкой Южно-Уссурийского участка, а из района Читы трасса Транссиба направилась в Китай. Сооружение прямого железнодорожного выхода из Забайкалья по собственной территории к тихоокеанскому побережью затянулось почти на полтора десятилетия после так называемого завершения сооружения Транссиба.

В советский период отечественной истории транспортная система России вошла с огромным отставанием в развитии от западноевропейских аналогов и ещё большим от США. Огромная страна, составлявшая 1/6 часть земной суши, располагала железнодорожной сетью, суммарная протяженность линий которой была в пять раз меньше, чем в США, приступивших в 1920-х гг. к демонтажу железных дорог под сооружение сети автомобильных сообщений.

В США ставились опыты электрификации железных дорог, осуществлялся переход на тепловозную тягу, технические скорости движения грузовых поездов приближались к отметке 100 км/час, пассажирских – уходили за сотню. Создавались технические условия для организации движения тяжеловесных составов. Новые железные дороги не строились, но действующие переоснащались под будущие ещё большие скорости и нагрузки.

В огромной дореволюционной России, как в стране лилипутов, всё было многократно меньше, кроме одного – необъятных просторов и их огромных расстояний. В паровозном парке преобладали так называемые «Овечки», в буквальном смысле карлики по сравнению с американскими локомотивами. Техническая скорость российских пассажирских экспрессов в полтора-два раза не дотягивала до американских грузовых составов. Грузовые поезда на российских железных дорогах двигались со скоростью рысистой лошади, увеличение их веса и скорости ввиду легкого рельса, повторявшего рельеф масштабности профиля полотна и малых радиусов, не представлялось возможным. Все железнодорожное хозяйство, начиная от паровозостроения и вагоностроения до деповского обслуживания и механизации погрузо-разгрузочных работ, нуждалось в глубокой реконструкции, радикальной модернизации и новом строительстве.

Принципиальная конструкция транспортной системы страны строилась из двух частей: железных дорог и паровозных сообщений по естественным водным путям. Морская деятельность России под воздействием природно-климатических условий: замерзающих и ледовых морских акваторий, а ещё более международных экономико-политических преград, составляла малозаметную величину. Автомобильных дорог практически не было, поскольку промышленное автомобилестроение отсутствовало. Подвозо-развозочные операции в зоне экономического воздействия железнодорожных и паровозных линий выполнялись посредством конно-гузевого транспорта.

Плотность железнодорожной сети в расчете на численность населения и площадь территории составляла величину в 10 раз меньшую, чем в США и Канаде, где в среднем на 10 тыс. км² приходилось 100 км железнодорожных линий, в России всего 10 км в среднем. Но при этом львиная доля железнодорожной сети находилась в европейской части страны и сосредоточивалась главным образом в центральной, подстоличной старопромышленной зоне. Пространст-

ва к востоку от Урала и после постройки Транссиба специалисты вполне справедливо именовали транспортной пустыней. Здесь на 10 тыс. км² территории железных дорог приходилось меньше одной версты.

Рутина и отставание в совершенствовании и развитии техники транспортных средств, территориальных масштабов транспортной системы, неравномерность её экономико-географического размещения отягощались деструктивными последствиями Первой мировой и гражданской войны и военной интервенции. Потребовалось почти 10 лет, чтобы поднять транспортную систему на уровень предвоенного 1913 г. и с его далеко не господствующей высоты определить курс и последовательность движения в будущее.

Процесс разработки проекта первого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР в целом, в том числе в области транспорта, бурлил региональными инициативами. Партийно-советское руководство, плановые органы, хозяйственные структуры каждого региона и даже командование дислоцированных на их территориях армейских эшелонов считали необходимость разрешения задач и проблем социально-экономического развития на подведомственных им территориях приоритетными и абсолютно неотложными. Общая атмосфера дышала оптимизмом, искренней убежденностью и верой в способность двигать не только трудящимися массами, но и горами и реками. В хозяйственных инициативах из окраинных регионов преобладали транспортные проекты. И это было вполне закономерно, поскольку в условиях бездорожья любое хозяйственное начинание обречено на неоправданные издержки и ущербность. Успешное разрешение основной задачи плана первой пятилетки вызвало новый прилив энергии на поприще разрешения насущных задач и творческой разработки перспективных проблем развития транспортной системы страны, в том числе с акцентом на рост её в окраинных регионах.

В директивных документах центральных партийных и планово-распорядительных органов конца 20-х начала 30-х гг. настоятельно подчеркивалось, что Сибирь и Дальний Восток призваны сыграть важную роль в обеспечении народного хозяйства страны минеральным сырьем, топливом, древесиной и другой продукцией, производной от разнообразных природных ресурсов этих районов. Ставился вопрос о необходимости освоения природных ресурсов в раз-

мерах, способных удовлетворить не только внутренние потребности государства, но также обеспечивающих широкий экспорт сибирских товаров. Крупномасштабные поставки сибирского сырья на международный рынок должны были стать важнейшей статьёй государственного дохода¹².

Среди многочисленных и разнообразных транспортных инициатив наиболее высокой степенью обоснованности и детальной проработки, адаптированной к общегосударственным проблемам экономического развития, отличались проекты, подготовленные иркутскими и хабаровскими плановыми органами.

Так, в 1926–1928 гг. трестом Востизжелдор НКПС СССР и командованием корпуса железнодорожных войск были выполнены рекогносцировочные транспортно-экономические изыскания по направлениям Хабаровск – Николаевск-на-Амуре, Хабаровск – Советская Гавань¹³. Другая транспортно-экономическая экспедиция прошла по маршруту Тайшет – Братск – Усть-Кут и далее до Эйкана и Аяна на охотском побережье¹⁴. На основе материалов этих изысканий группа инженеров из Иркутска, в частности, И.Ф. Молодых, К.Н. Миротворцев и др., выступили в печати с предложением строительства пионерной железнодорожной линии островного типа от охотского побережья вглубь золотопромышленных районов Якутии¹⁵. В качестве начальных пунктов железнодорожной линии на охотском побережье они намечали порты Аян и Охотск.

Одновременно авторы проекта предлагали форсировать производство проектно-изыскательских работ, связанных со строительством Северо-Байкальской железной дороги. Её прокладку представлялось возможным осуществить по одному из вариантов трассы так называемой Ленской дороги Тулун – Усть-Кут, рекогносцировочные и предварительные изыскания которой производились ещё во время строительства Транссиба. Впоследствии тулун-усть-кутскую линию предлагалось развивать на соединение с также предлагавшейся к постройке железной дорогой от станции Невер на Транссибе до Томмота. В конечном счете представлялось, что в перспективе в районе Алдана или Томмота будет создан транспортный узел, соединяющий все три предлагавшиеся иркутскими проектировщиками новые железнодорожные линии: Северо-Байкальскую, Томмотскую и Охотскую.

По расчетам авторов названные железные дороги, пройдя через перспективные для хозяйственного освоения районы, обеспечили бы транспортные предпосылки для формирования в зоне их экономического воздействия второго промышленного этажа Сибири. На следующем этапе от томмото-алданского транспортного узла намечалось осуществить строительство железной дороги через Колымский золотодобывающий район с ответвлением на Камчатку и Чукотку.

Специалисты треста Востизжелдор НКПС СССР так же, как и их иркутские коллеги, полагали, что при сооружении второй транзитной дороги в первую очередь должен быть построен крайний восточный участок от океанского побережья вглубь материка. Однако выход железнодорожной линии на океанское побережье предлагалось разместить значительно южнее по сравнению с иркутским вариантом. В качестве возможных вариантов выхода железной дороги к океану намечались два пункта: Советская Гавань и Николаевск-на-Амуре. Кроме того, были выдвинуты принципиальные возражения против первоочередного строительства островной железнодорожной линии Охотск (Аян) – Алдан (Томмот). По оценке хабаровских проектировщиков, охотско-алданский вариант восточного плеча будущей северной сибирской магистрали даже в случае успешного его осуществления, лишенный связи с транспортной системой и промышленными центрами Сибири и Европейской части страны, не мог сколько-нибудь существенно воздействовать на развитие экономики края. В течение продолжительного времени, пока этот восточный участок не был бы соединен, как в неопределенной перспективе предлагали иркутские проектировщики, с транссибирской дорогой, он объективно не мог выполнить роль второго выхода к океану. Хабаровские оппоненты вполне справедливо указывали, что тупиковая линия от охотского побережья отнюдь не устраняла, а скорее, наоборот, вызывала дополнительные осложнения в доставке грузов на Сахалин, Камчатку, Чукотку, прежде всего в период строительства островной железной дороги.

Не менее основательно разрабатывалась принципиальная схема создания второго железнодорожного выхода к тихоокеанскому побережью по южному варианту его трассы. Руководящие партийные и советские органы ДВК, а так же командование дислоцированных на Дальнем Востоке армейских и военно-морских соединений счи-

тали, что создание на тихоокеанском побережье дополнительного, дублирующего Владивосток, транспортного узла, связывающего железнодорожные и морские коммуникации, является первоочередной задачей. Под будущее развитие экономики края, сложившейся на основе ввоза промышленных изделий из центра страны и вывоза минерального сырья и продукции морского промысла, предлагалось подвести прочный индустриальный фундамент, стержнем которого должны стать горнодобывающая, металлургическая и металлообрабатывающая отрасли производства.

В итоге обобщения материалов исследований, выполненных в 1929–1931 гг. в различных районах Дальневосточного края Геологическим трестом, Геофизическим институтом, Дальневосточным отделением ВАСХНИЛ, управлением «Союзмелиоводхоз», а так же трестом Востизжелдор НКПС СССР и Дальневосточной экспедицией АН СССР, краевым плановым управлением были внесены уточнения в первоначальную схему строительства новой железнодорожной линии к тихоокеанскому побережью и в проект плана хозяйственного освоения её зоны.

В целях развертывания наиболее широкого фронта строительных работ предполагалось на первом этапе сооружения новой магистрали дать в район прохождения её трассы ряд вспомогательных ответвлений от транссибирской дороги, в частности: Волочаевка-Пермское, Известковая – Усть-Ниман, Уруша – Тында. Тем самым, при условии единовременной постройки вспомогательных веток, которые существенно расширяли зону экономического влияния Транссиба, сооружение магистральной трассы могло бы осуществляться одновременно из трех пунктов в четырех встречных направлениях.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» № 542 от 13 апреля 1932 г. были директивно заданы: конечный восточный пункт её примыкания к Транссибу, трасса новой магистрали должна была начинаться от станции Уруша на сибирской железной дороге и заканчиваться на левом берегу Амура в районе с. Пермское. Общая протяженность её определялась в 1 тыс. км. Сроки постройки, начиная от стадии производства проектно-изыскательских работ и до ввода в режим рабочей эксплуатации, устанавливались чрезвычайно жесткие. Проектно-изыскательские работы надлежало развернуть немедленно и обеспе-

чить завершение технического проектирования трассы не позднее, чем через год. К концу 1935 г. планировалось завершить основные строительные работы, обеспечивающие движение поездов на всем протяжении линии в режиме рабочей эксплуатации. Особенное внимание центральных хозяйственных ведомств и их инстанций на местах обращалось на срочную необходимость разработки проекта плана хозяйственного освоения зоны, утвержденной к постройке новой железнодорожной магистрали.

25 апреля 1932 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР в дополнение к постановлению от 13 апреля обязали НКПС «обеспечить немедленный доступ ко всем подготовительным работам по сооружению БАМ: снарядить необходимое количество изыскательских партий, обеспечить строительство материалами, оборудованием, продовольствием, рабсиллой и специалистами за счет наименее ударных новостроек и эксплуатационной сети НКПС»¹⁶.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 13 апреля 1932 г. были директивно утверждены только конечный и начальный пункты дальневосточного участка Байкало-Амурской магистрали. Конкретную трассу прокладки железной дороги предстояло определить в процессе натурных изысканий. Обращая внимание на срочную необходимость всесторонней проработки технико-экономического обоснования выбора конкретного направления трассы БАМ, дальневосточные партийные и советские организации отмечали: «Вопросы выявления трассы разрешаются пока лишь в узком кругу железнодорожных техников, отдающих предпочтение исключительно по признаку его стоимости. Важно, чтобы в этот спор вступили хозяйственные органы, будущие хозяева природных богатств района, имеющие свои точки зрения и свои масштабы для оценки направления трассы»¹⁷.

Методологические и организационные решения, сформулированные в резолюции расширенного заседания плановой комиссии ДВК по вопросам масштабов зоны экономического воздействия БАМ и хозяйственной специализации различных её районов, были положены в основу разработки проекта плана хозяйственного освоения зоны БАМ, в конце 1933 г. представленного на рассмотрение высших партийных и государственных органов. Представляя разработанный проект плана освоения зоны БАМ, его авторы добросовестно отмечали: «Основная трудность нашей задачи заключа-

лась в недостаточной исследованности и изученности района БАМ»¹⁸. Однако в целом это обстоятельство не сыграло решающей роли в расстановке главных акцентов в принципиальной схеме формирования народнохозяйственного комплекса зоны БАМ. Основные положения плана сводились к доказательству необходимости комплексного подхода к выбору генерального направления трассы БАМ и хозяйственного освоения природных богатств в её зоне. «Доведенная лишь до Комсомольска железнодорожная линия, – отмечали авторы записки, – не открывает ещё больших экспортных возможностей... Экспортные возможности откроются лишь с доведением БАМ до Тихого океана»¹⁹. В соответствии с этим, план освоения БАМ «охватывал районы средней Ангары, верхней Лены, северного Прибайкалья, южного Амура и тихоокеанское побережье».

Центральное место в формировании народнохозяйственного комплекса края отводилось развитию горнодобывающей промышленности и отраслям, связанным с переработкой ископаемого сырья и производством готовой продукции из него. «Поэтому, – подчеркивалось в докладе, – было бы неправильно ориентировать трассу на районы легкого хозяйственного освоения, уходя от горных богатств». Планом освоения районов БАМ в Усть-Нимане намечалось строительство крупного индустриального комплекса. Мощный металлургический комбинат должен был обеспечить производство 500 тыс. т продукции. Кроме того, в составе комплекса проектировались: коксовый завод, огнеупорное производство и ряд предприятий сопутствующих отраслей химической промышленности. Общая сумма капложений в Усть-Ниманский индустриальный район определялась в размере 354 млн. руб.

Положительное разрешение вопроса о перенесении конечного пункта БАМ в Советскую Гавань, а крайнего западного примыкания её к Транссибу в Тайшет, а также решение о строительстве к Комсомольску-на-Амуре автомобильной, а затем железной дороги из района Хабаровска, придало новый импульс оптимизму дальневосточных краевых организаций по поводу скорой реализации проекта создания второго железнодорожного выхода к тихоокеанскому побережью.

Более сдержанное отношение к перспективам быстрого превращения Советской Гавани в ведущий узел сухопутных и морских коммуникаций выражали представители ряда союзных ведомств.

Во-первых, в связи с инженерно-технической подготовкой строительства самой железнодорожной линии: «Как же вы говорите о постройке, – возражал заместитель наркома путей сообщения В.И. Зоф, – когда не имеете изысканий»²⁰. Во-вторых, ставился под сомнение вывод о предпочтительном перед Владивостоком развитии Советской Гавани. «По данным, которые имеются в моем распоряжении, – говорил Зоф, – Владивостокский порт используется на 30, максимум на 40 %. А можно достигнуть при меньших капитальных вложениях в 7–8 раз большую способность по сравнению с 1930 годом».²¹ По его мнению, оба порта, как действующий во Владивостоке, так и будущий в Советской Гавани, следовало развивать в равной мере, не противопоставляя друг другу, поскольку каждый из них имеет самостоятельное значение и дополняет, но не исключает один другой. «Я за Советскую Гавань, – подчеркивал Зоф. Я считаю, что Советская Гавань без Владивостокского порта не будет важнейшей гаванью, но нельзя делать вид, что Советская Гавань может заменить Владивосток. Советская Гавань будет дополнять Владивосток, Владивосток – Советскую Гавань. Это будет одно из звеньев важнейшей транспортной организации, которая должна быть создана на Дальнем Востоке»²².

Довод о несостоятельности предложений, рассчитанных на быстрое осуществление проекта сооружения второго железнодорожного выхода к океанскому побережью, был не только резонным, но и весьма близким к истинному положению в области инженерной и организационной подготовки строительства крупного железнодорожного объекта. Несмотря на продолжавшиеся с 1926 г. изыскания трассы железнодорожной линии к Советской Гавани, качество, объем и характер полученных в их результате материалов не обеспечивали решения многих практических вопросов, обязательных на стадии технического проектирования строительства. Отсутствие полноценной изыскательской базы по трассе Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань фактически являлось главным препятствием на пути немедленного развертывания строительных работ. Ещё более сложной была обстановка с развертыванием работ по сооружению ранее утвержденной к строительству линии Уруша – Комсомольск-на-Амуре. Если об условиях строительства дороги от Комсомольска до Советской Гавани плановые и проектные работы организации хотя и не располагали исчерпывающими данными, но все же имели

общие представления, то районы, по которым должна была пройти линия Уруша – Комсомольск, по-прежнему являлись для проектировщиков белым пятном.

Столь же неподготовленной к немедленному разворачиванию строительных работ оказалась Восточно-Сибирская линия Байкало-Амурской магистрали от Тынды через северную оконечность Байкала и Усть-Кут до Тайшета. Несмотря на многократные изыскания трассы западного участка этой линии от Тайшета до Братска и солидный объем полученных в их результате материалов, в целом, в связи с новыми более высокими техническими требованиями, их качество оказалось недостаточным для составления технического проекта. А по трассе восточнее Братска, особенно на участках Усть-Кут – Нижнеангарск – Тында, вообще отсутствовали какие-либо исходные данные, пригодные для технического проектирования.

Намеченное планом второй пятилетки строительство Байкало-Амурской магистрали не было осуществлено. За шесть лет изысканий с 1932–1937 гг. «ни по одному из участков, в том числе окончательных, не только нельзя было приступить к строительству из-за отсутствия надлежаще составленного технического проекта, но даже не было установлено окончательное направление линии»²³.

К началу 1938 г. ни одного километра железной дороги по основной трассе БАМ построено не было. Более того, не осуществлено строительство вспомогательной линии от Транссиба в зону будущей магистрали, за исключением железной дороги Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 августа 1937 г. строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали было перенесено в план третьей пятилетки²⁴. Одновременно большая часть объемов работ по проектно-изыскательской подготовке нового железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке изъята из ведения НКПС СССР и передана в структуру НКВД СССР, специальные строительные формирования которого, начиная с 1933 г., выполняли основные объемы работ по возведению железнодорожных объектов в различных районах страны.

Численность работающих в подразделениях, занятых на изысканиях и проектировании БАМа в 1939 г., была доведена до 6 тыс. чел. Изыскания развернулись на всей более чем 4000-километровой трассе. Широко практиковался метод одновременного производства

изысканий и технического проектирования со сдачей профиля линии строителями непосредственно на месте изысканий. Передислокация проектировщиков в район изысканий обеспечила улучшение количественных и качественных показателей их работы. Если в 1937–1938 гг. технические проекты были выполнены на 386 км железнодорожных линий БАМ, главным образом подъездных, вспомогательных, то в 1939 г. более чем на 1000 км. При этом центр тяжести в изысканиях и техническом проектировании переместился на основную трассу.

Проектно-изыскательские подразделения выполняли работы в объемах, позволявших строителям приступить к укладке пути на ряде вспомогательных линий. Был создан солидный изыскательский задел. Появилась возможность наращивать объемы технического проектирования в последующие годы. Рекогносцировочные изыскания охватили 4323 км будущей трассы, предварительные – 1969 и окончательные 1379 км. Свыше 96 тыс. км² территории вдоль генерального направления трассы было осуществлено аэрофото съемкой, бурением и шурфованием пройдено более 80 тыс. погонных метров скальных пород и вечномерзлых грунтов.

Выполненные в 1938–1939 гг. большие объемы рекогносцировочных и предварительных изысканий и аэрофотосъемки позволили определиться в выборе оптимального подхода к пересечению Байкальского хребта и Олекминского Становика. Прокладку магистральной линии на участке Тында – Лена, через Северное Прибайкалье планировалось, ввиду исключительно тяжелого рельефа, его слабой изученности и ещё меньшей исследованности запасов и концентрации природных богатств, осуществить на заключительном этапе строительства БАМа. И после постройки этот участок должен был работать в транзитном режиме до выявления, изучения возможностей хозяйственного освоения природных ресурсов в его зоне.

По состоянию на 1 января 1941 г. главный практический результат восьмилетних усилий в области реализации проекта БАМ заключался в завершении основных строительных работ на вспомогательных линиях. Сооружение основной трассы БАМ предполагалось завершить через восемь лет после прокладки вспомогательных линий. Чтобы уложиться в установленные сроки сооружения БАМ, предпринимались решительные меры по ускорению ввода в эксплуатацию вспомогательных линий. В 1939–1941 гг. на них откры-

лось рабочее движение. Тем самым обеспечивались условия для того, чтобы, наконец-то, приступить к сооружению основной трассы БАМ. Строительные работы развернулись на первоочередных участках магистрали: Тайшет – Лена и Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. Первая обеспечивала надежный выход в Якутию, вторая – к тихоокеанскому побережью. Кроме того, обе линии рассматривались как имеющие самостоятельное значение в ускорении темпов и расширении масштабов освоения природных ресурсов в их зоне.

Из 4341 км строительной длины магистральных линий первой очереди строительства Тайшет – Братск, Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань и Тында – Зея в режим рабочей эксплуатации было введено 80 км на участке Тайшет – Братск. На других объектах магистральной трассы выполнялись преимущественно общестроительные работы. На участке Тында – Зея отсыпка земляного полотна продвинулась на несколько десятков километров, около 90 км земляного полотна было возведено на линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань.

Наибольший успех был достигнут в области проектно-изыскательской подготовки строительства БАМ. Из 4341 протяженности основной трассы на 2093 имелись разработанные технические проекты и 1736 км обеспечены техническими заданиями. В конце 1939 г. полевые партии проектно-изыскательских экспедиций Бампроекта впервые вышли в районы предполагаемого прохождения трассы БАМ через северное Прибайкалье. Результаты работ первого полевого сезона на трассе Усть-Кут – Тында показали, что строительство железной дороги в этих районах сопряжено с громадными трудностями. И первая из них – невозможность прокладки трассы железной дороги без строительства ряда больших тоннелей. Исключительно тяжелые горно-геологические характеристики района осложнялись активными проявлениями сейсмичности, обширными зонами вечной мерзлоты, сетью горных речных потоков с совершенно неизвестным гидрологическим режимом. Поставленная перед изыскателями задача найти вариант трассы, исключая необходимость сооружения больших тоннелей, осталась невыполненной²⁵.

В процессе технико-экономического анализа материалов, полученных в итоге изыскательских работ 1939–1940 гг. в районах северного Прибайкалья, были высказаны соображения о возможности прокладки трассы по более северному варианту по мелкосопочнику

южной Якутии. Ввиду крайне низкого, практически «нулевого» уровня хозяйственного освоения и столь же слабой изученности минерально-сырьевых ресурсов севера Бурятии, Иркутской, Читинской и Амурской областей, представлялось, что в течение длительного времени грузообразующий и грузопотребляющий факторы этих районов не будут сколько-нибудь заметно воздействовать на параметры пропускной способности центрального участка БАМ. Основная роль центрального участка сводилась к обслуживанию транзитного грузопотока. В соответствии с перспективным ростом его объема пропускная способность центрального участка БАМ на 6-й год эксплуатации определялась в шесть пар поездов. Отсюда следовал вывод, что громадные капитальные затраты, необходимые для сооружения центрального участка БАМ, будут несоизмеримы с весьма скромными показателями их экономической эффективности. В конечном счете представлялось, что в планируемой перспективе предполагавшийся рост транзитного грузопотока со значительно меньшими затратами может быть обеспечен благодаря использованию резервов пропускной способности соответствующего участка Транссиба²⁶.

В 1941 г. проектно-изыскательские работы на трассе центрального участка БАМ были продолжены. При этом наряду с поиском оптимального варианта через северное Прибайкалье Северобайкальской и Олекминской экспедициям, была поставлена задача произвести рекогносцировочные изыскания, связанные с вероятностью прокладки трассы через южные районы Якутии. Материалы изысканий 1941 г., ввиду начавшейся Великой Отечественной войны и передачи всех подразделений Бампроекта в распоряжение Главобороностроя, остались без рассмотрения. Таким образом, ни одна из точек зрения, сформулированных в ходе анализа материалов изысканий 1939–1940 гг., на центральном участке БАМа окончательного разрешения не получила.

В декабре 1941 г. началась эвакуация полевых партий и проектно-изыскательских экспедиций с трассы БАМ. Последние партии оставили районы полевых работ к лету 1942 г. К этому времени были завершены по полному циклу полевые изыскания на участке Братск – Усть-Кут – Нижнеангарск, разработано техническое задание на проектирование участка Зея – Нора. Полевыми изысканиями

различных стадий проектно-изыскательной подготовки строительства была охвачена вся трасса генерального хода БАМ.

В 1941 г. Т.С. Хачатуров, оценивая перспективные рубежи роста народнохозяйственного комплекса Сибири и Дальнего Востока, указывал на исключительную важность реализации проектов строительства восточного участка Байкало-Амурской магистрали и линий Магнитогорск–Новокузнецк и Абакан–Тайшет. «В будущем, – писал он, – эти магистрали весьма целесообразно соединить между собою и продолжить на запад до Москвы. Получится вторая великая магистраль, пересекающая всю страну от Москвы вплоть до Тихого океана. Еще одна огромная магистраль должна пройти к северу от предыдущих линий – от Котласа через Урал (примерно район Серово) – до стыка с ней в районе Байкала. Эта магистраль длиной около 3 тыс. км должна поднять новые огромные районы, имеющие большие природные ресурсы – лес, уголь и другие». Хачатуров предлагал также построить линии, соединяющие северную магистраль с существующей сибирской, вдоль рек Иртыша, Оби и Енисея. «На Дальнем Востоке, – писал он, – необходимо установить железнодорожную связь с побережьем Охотского моря, по крайней мере, до бухты Нагаева (Магадан), а отсюда на Колыму. Её протяжение должно составить около 1800 км»²⁷.

В декабре 1941 г. проектно-изыскательские и строительные работы на объектах БАМа остановились. Более того, в 1941–1942 гг. в обстановке исчерпания запасов и острейшего дефицита рельсопроката, пришлось обратиться к практике времен гражданской войны и демонтировать ряд железнодорожных линий, строившихся в предвоенные годы в расчете на хозяйственную перспективу. Так, в 1942 г. была демонтирована железная дорога Бам – Тында, произведен частичный демонтаж станционных и разъездных путей на линии Ургал – Известковая, на других объектах железнодорожного строительства первых пятилеток и даже на некоторых дальневосточных станциях Транссиба.

Но вызванная войной остановка проектно-изыскательских работ под новое железнодорожное строительство в Сибири и на Дальнем Востоке была непродолжительной. В соответствии с состоявшимся в апреле 1943 г. решением Государственного Комитета Обороны строительство железной дороги от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани и рабочее движение поездов на всем протяжении

пути в 442 км надлежало обеспечить на позднее 1 августа 1945 г.²⁸ К концу апреля 1944 г. проектно-изыскательская и общая организационная подготовка строительства в основном завершилась.

20 июля 1945 г. на всем протяжении железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань были завершены основные строительные работы и открыто сквозное рабочее движение. В августе государственная комиссия приняла построенную железную дорогу во временную эксплуатацию. Железнодорожный выход к Советской Гавани сыграл значительную роль в транспортном обеспечении операций по освобождению Курильских островов и Южного Сахалина.

В августе же 1945 г. было принято решение о возобновлении строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Первоочередные усилия планировались сосредоточить на постройке западного звена БАМа: Тайшет – Лена. Линию Тайшет – Братск предполагалось предъявить к сдаче в эксплуатацию не позднее второго квартала 1948 г. Восстановительные работы на вспомогательных линиях Бам – Тында, Ургал – Известковая и Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре, полностью или частично демонтированных в 1941–1944 гг., а также подготовка к строительству на участках Тайшет – Братск и Комсомольск-на-Амуре – Ургал развернулись в сентябре 1945 г. Одновременно на участках первой очереди строительства генерального хода магистрали производились предстроительные изыскания.

7 ноября 1947 г. со значительным опережением плановых сроков открылось движение на линии Тайшет – Братск. Ещё 13 месяцев спустя, в декабре 1948 г., железная дорога вышла к берегам р. Лены. Близились к завершению восстановительные и реконструктивные работы на линии Известковая–Ургал. Головные строительные подразделения продвинулись более чем на 200 км к западу от Комсомольска-на-Амуре. Высокими темпами прокладывался тоннель через хребет Дуссе-Алинь. Перед коллективами Северобайкальской, Норской и Зейской экспедиций Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР ставилась задача в кратчайший срок закончить и передать строителям проектно-техническую документацию на центральную часть трассы БАМ.

В итоге натуральных изысканий, выполненных в 1945–1946 гг., в отличие от рекогносцировочных и предварительных изысканий предвоенных лет, по широкой комплексной программе были фактически

впервые получены данные, достаточно точно освещающие горно-геологические, гидрологические и природно-климатические условия, в которых предстояло осуществлять строительство центрального участка БАМ. Вечная мерзлота, сейсмика, сложнейший горный рельеф, почти полная транспортная изоляция районов прокладки центральной части будущей железнодорожной трассы. Каждая из этих проблем в отдельности составляла комплекс задач, ранее мало известных в отечественной практике железнодорожного строительства. Здесь же они сочетались в один сложнейший узел инженерно-технических и транспортно-экономических проблем, от практического решения которых зависело не только строительство железнодорожной линии, но и развитие промышленного потенциала в её зоне.

Выявленная изысканиями общая крайне неблагоприятная физико-географическая ситуация, в которой предстояло осуществлять строительство центральной части БАМ, осложнялась необходимостью сооружения ряда тоннелей значительной единичной протяженностью. В условиях отсутствия специализированной производственной базы и исключительно слабой предварительной геологической подготовки проходка этих сложных транспортных объектов ни по срокам, ни по стоимости не укладывалась в рамки методов скоростного строительства. Временные обходы горных препятствий, рассчитанные на применение двойной и тройной тяги, не разрешали проблемы, поскольку их сооружение весомо отражалось на удорожании стоимости строительства. Ограниченная пропускная способность временных обходов существенным образом снижала и без того невысокие эксплуатационные характеристики будущей линии, как по транзиту, так и по местным грузоперевозкам. Методы скоростного строительства железных дорог, основанные на облегченных технических условиях и требованиях к проектированию в горно-таежных районах, простирающихся к востоку от северного Прибайкалья, оказались практически несостоятельными.

Одновременно обнаружилось критическое отношение к эксплуатационным характеристикам железнодорожных линий, построенных скоростными методами по облегченному строительно-техническим нормам. По оценке эксплуатационников железнодорожные скоростные новостройки не отвечали техническим и коммерческим требованиям, предъявленным к действующим линиям. Скоростные и дешёвые по своему исполнению они возили медленно, мало и дорого.

По этим основаниям Министерство путей сообщения отказалось принять в эксплуатацию построенную скоростными методами линию Тайшет – Братск – Усть-Кут. Все доводы проектировщиков и строителей о правомерности развития железнодорожной сети в районах пионерного хозяйственного освоения сверхскоростными методами на основе пониженных строительско-технических норм не могли заставить эксплуатационников отступить со своих позиций.

Не отрицая специфики транспортного строительства в районах с экстремальными природно-климатическими и экономико-географическими условиями, специалисты МПС резонно считали, что в эксплуатацию должна передаваться не строящаяся, а завершённая строительством железная дорога. По заключению представителей МПС предъявленная к сдаче линия Тайшет – Братск – Усть-Кут не отвечала условиям рентабельной эксплуатации. Министерство путей сообщения отказалось принять на себя и несвойственную транспортному ведомству роль лидера в пионерном хозяйственном освоении районов Сибири, путь к природным богатствам которых открывала железная дорога в бассейн Лены. Только десять лет спустя, в 1958 г., когда зримо обрисовались контуры крупномасштабной программы гидроэнергетического строительства на Ангаре и создания в примыкающих к железной дороге районах мощных горнодобывающих комплексов, она была принята в постоянную эксплуатацию. Восточный же участок будущей магистрали, проложенной к западу от Комсомольска-на-Амуре до станции Дуки протяженностью более 200 км, в зоне которого хозяйственная сфера не получила значительного развития, так и остался за пределами эксплуатационной сети МПС. Он использовался в качестве ведомственной лесовозной дороги вплоть до 1974 г.

После завершения основных строительных работ на линии Тайшет–Усть-Кут прокладка её далее к востоку от Лены остановилась. Результаты камеральной обработки материалов изысканий, выполненных в районе к востоку от Лены в предвоенный период и в 1945–1947 гг., показали, что строительство железной дороги через горно-таежные районы северного и восточного Прибайкалья будет связано с колоссальными капитальными вложениями, несоизмеримыми с практическими возможностями их предоставления. Средняя строительная стоимость одного км этой железной дороги, даже в случае её постройки по облегченным техническим условиям, без

учета затрат на сооружение тоннелей, определялась в размерах трех с половиной миллионов рублей²⁹. В свою очередь, строительство тоннелей в совершенно неизученных горно-геологических условиях представлялось предприятием не только исключительно дорогостоящим, но и чрезвычайно рискованным. С учетом реальных и перспективных возможностей материально-технического обеспечения строительства тоннелей, их проходка могла затянуться на неопределенный, но, бесспорно, длительный срок. Во всяком случае, в течение всего времени их постройки капитальные вложения, реализованные на других объектах строительства центрального участка БАМ, были бы фактически омертвлены. Вопрос о строительстве центрального участка БАМа от Усть-Кута через Северное Прибайкалье до Тынды был снят с обсуждения. Подобным образом разрешалась судьба восточного плеча: от Тынды до Ургала. Продолжавшееся строительство линии к западу от Комсомольска-на-Амуре представлялось возможным завершить в Ургале и через построенную перед войной железную дорогу Ургал – Известковая замкнуть так называемое дальневосточное кольцо БАМа с транссибирской магистралью.

Осуществленные в середине 50-х гг. меры по свертыванию проектно-изыскательских работ и ликвидации железнодорожных новостроек магистрального назначения на Севере Сибири предполагалось компенсировать усилением и развитием железнодорожной сети в южной зоне. Главное внимание сосредотачивалось на электрификации Транссиба и некоторых других особенно грузонапряженных линиях. Электрификация и комплекс основанных на ней мероприятий по уплотнению графиков движения и техническому переоснащению станционно-путевого хозяйства обещали, по меньшей мере, двойное увеличение провозной способности магистральных линий. «Итоги электрификации Транссибирской магистрали подтвердили справедливость этой оценки. Пропускная способность дороги увеличилась в 2 раза, что имело первостепенное значение для развития Сибири и Дальнего Востока. В целом по стране электрификация железных дорог привела к увеличению провозной способности в 2–2,5 раза»³⁰.

Однако намеченные семилетним планом и реализованные в 1959–1965 гг. меры по усилению и развитию сети железнодорожных сообщений в южной зоне Сибири оказались недостаточно сбалансированными с масштабами и темпами роста экономического по-

тенциала региона. К концу 60-х гг. Сибирь и Дальний Восток превратились в один из основных грузообразующих и грузопотребляющих регионов страны. В то же время в темпах роста пропускной способности железнодорожного транзита в Сибири все более определенно проявлялись негативные тенденции. В качестве главного средства их преодоления все шире практиковались меры по уплотнению графиков движения, предельному увеличению веса поездов, что в свою очередь приводило к резкому снижению технического состояния путевого хозяйства. Штатные путеремонтные работы производились «под колесами», в недостаточных объемах и без должного качества.

Практика эксплуатации железнодорожной сети Сибири во второй половине 60-х гг. вполне подтвердила прогнозы и рекомендации, сформулированные ведущими экономистами-транспортниками десятью годами ранее. Так, В.И. Петров, констатируя, что реконструкция существующей сети пока ещё проводится быстрее и раньше дает осязаемый результат, чем это достигается на новом строительстве, писал: «В будущем положение должно измениться. Значительное повышение густоты движения на существующей сети и невозможность использования наиболее простых средств её усиления несомненно осложнят характер строительных работ и потребуют капитальных затрат для освоения прироста грузооборота»³¹.

Т.С. Хачатуров, предостерегая от крайнего преувеличения возможностей роста грузооборота за счет реконструкции и усиления действующей сети, указывал: «При очень большой густоте движения может быть затруднено своевременное выполнение работ по содержанию и текущему ремонту пути, не говоря уже о более крупных работах по смене рельс, усилению пути и т.п. С увеличением размеров движения на однопутных линиях меньше участковая скорость. Все это может привести к потерям. Вместе с тем необходимость развития сети железных дорог диктуется и большой важностью создания транспортных условий для развития производительных сил новых районов и освоения их естественных богатств».³²

Осознание реального значения результатов фундаментальных транспортно-экономических исследований, прикладной проектно-исследовательской проработки проблем перспективного развития железнодорожной сети и необходимости радикального разрешения проблем расширения географических масштабов железнодорожной

сети Сибири и Дальнего Востока последовало полтора десятилетия спустя. В сфере директивных планово-проектных и хозяйственных органов реальная ценность научных рекомендаций, настоятельно указывавших на необходимость развития нового железнодорожного строительства впереди фронта хозяйственного освоения природных ресурсов, а не вслед за ними, была признана в середине 70-х гг. Важным событием на пути к реализации этих рекомендаций явилось возобновление в 1974 г. строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Второе возрождение проекта строительства БАМ к жизни, в отличие от военных 1943–1945 гг., происходило в глубоко изменившихся общественно-политических и материально-технических условиях социально-экономического развития страны. За 20 лет, прошедших после эвакуации строительства в 1954–1955 гг. и оставления его незавершенных объектов без дальнейшего хозяйственного использования, технико-экономический потенциал страны вырос многократно. Страна в очередной раз, в считанные годы, за вдвое короткий срок, чем после Первой мировой войны, поднялась из деструктивных последствий Великой Отечественной войны. Опыт прошедшей войны, в ходе которой Сибирь и Дальний Восток проявились в роли базовых территорий ресурсо-сырьевого и индустриального стратегического тыла, свидетельствовал, что экономическая политика 1930-х гг., ориентированная на ускоренное, опережающее развитие восточных районов, вполне оправдалась. Очаги промышленного развития, созданные в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе в районах пионерного хозяйственного освоения и транспортного строительства, в рамках программы предприятий дублеров евросоветских индустриальных центров, оказались спасительными в условиях потери производственных мощностей на западе страны. Промышленный и ресурсо-сырьевой потенциал Сибири и Дальнего Востока явился одним из главных слагаемых в быстром процессе реализации хозяйственно-восстановительных работ на временно оккупированных и в ходе войны разрушенных до основания территориях европейской части СССР. После завершения восстановительных работ курс на ускоренное социально-экономическое развитие восточных районов вновь провозглашается в ранге приоритетных. Но в отличие от 1930-х годов, характерным стремлением к фронтальному освоительскому движению на территории пер-

спективного хозяйственного развития и опережающему обеспечению этого движения транспортными коммуникациями, в 1950–1960-х гг. основные усилия концентрируются на приращении экономического потенциала промышленного пояса, сложившегося в зоне хозяйственного воздействия Транссиба. И, соответственно, новое транспортное, в первую очередь железнодорожное строительство в перспективные для промышленного развития районы ресурсного типа, сворачивается.

Обнаруживается и другое весьма серьезное, знаковое отличие от экономической практики 1930-х гг. и двух послевоенных пятилеток. Во второй половине 1950-х и в последующие время значительная часть основных плановых заданий хронически не выполняется и переносится на следующую пятилетку или вовсе исключается из перспективы реализации.

Одновременно, с возрастающей рельефностью, проявлялось ещё одно принципиальное отличие. Экономическая практика 1930-х гг. и первых послевоенных лет строилась, за исключением немногих случаев, по принципу максимального приближения производства к ресурсо-сырьевым источникам, что, в конечном счете, обеспечивало выравнивание диспропорций в экономико-географическом размещении промышленного потенциала и развитии производительных сил страны. Во второй половине 1950-х и последующие годы все более четко обозначается процесс сепарации экономического пространства на территории ресурсо-добывающего типа и центров, потребляющих сырье, добытое далеко за их пределами. Объемы потребляемого сырья, в том числе предназначенного на экспорт, росли, расстояния между районами добычи и потребления увеличивались, а транспортное обеспечение этих иерархических производственных связей оставалось в прежнем состоянии. Максимально возможные средства направлялись на усиление действующей железнодорожной сети, где они ввиду пределов технического совершенствования давали все меньший экономический эффект.

Необходимость приращения экономико-географических районов транспортной системы на ресурсо-добывающих направлениях, в том числе в Сибири и на Дальнем Востоке, обнажалась все быстрее и очевиднее. Возвращение к практике масштабного железнодорожного строительства, кроме рутинных представлений некоторых подчас влиятельных транспортно-экономических авторитетов, тор-

мозилось препятствиями, абсолютно не имеющими отношения к сложным проблемам складывавшейся транспортной ситуации. Разоблачение культа И.В. Сталина, наверное, было объективно неизбежным явлением общественно-политического прогресса. Однако вопреки представлениям разоблачителей, лидер которых являлся непосредственным участником и очень энергичным деятелем эпохи сталинских репрессий, разоблачение культа личности оказало весьма глубокое негативное воздействие на экономику.

Морально-идеологическое очищение от метастаз использования в железнодорожном строительстве в Сибири и на Дальнем Востоке принудительного труда так называемых спецконтингентов привело к крупным издержкам в реализации масштабных транспортных начинаний. Возвращение их к жизни, диктовавшееся факторами экономического порядка, ассоциировалось с возвратом в лагерное прошлое. Ликвидация строительства Полярной магистрали Воркута – Игарка летом 1953 г. и два года спустя БАМа обернулась крупными прямыми материально-финансовыми потерями и не в меньшей мере негативными последствиями для экономической перспективы. В истории каждой страны прошлое хуже, чем настоящее и тем более будущее. Но, например, американские плантаторы, вынужденные к ликвидации рабства, не уничтожали свои хлопковые и табачные плантации. И более эффективные наемные работники, пришедшие на плантации, насквозь пропитанные кровью и потом нескольких поколений рабов, не обливались горькими слезами за печальное прошлое земли, возделанной рабским трудом. В нашем отечестве прошлое всегда не только горькое, но и ненавистное, и прорыв из него сопровождается уничтожением всего, в том числе и материальных ценностей, напоминающих о нем. Глубокая тень отходившего в прошлое «сталинского режима» не позволила увидеть, что строительство БАМа в 1930–1950-х гг. являлось стремлением к прогрессивному развитию транспортной системы, направленным на заблаговременное создание транспортных предпосылок под будущее хозяйственное освоение природных ресурсов Сибири.

За 20 лет после останова строительства БАМа в стране произошло многое, но ничего не изменилось на преданной, казалось навсегда, забвению его более, чем трехтысячекилометровой трассе через труднодоступные горно-таежные пространства. По-прежнему самым тяжелым для проектно-изыскательской подготовки и сооружения

являлся северобайкальский участок будущей магистрали. Конечно, и в других районах стройки, возродившейся из двухдесятилетнего небытия, ситуация была не чай с медом.

Так, тоннели, построенные на крайнем восточном участке, в районе Ургала заполнились льдом, просеки, прорубленные через тайгу в 1930-х и 50-х гг., повсеместно заросли новыми таежными дебрями. Осыпи и мари, бурные горные потоки, реки, способные мгновенно обратиться из тихих, спокойных в необузданную водную стихию, ворочающую каменные глыбы и вырванные с корнем деревья, остались прежними. Вечная мерзлота, накрытая бескрайними болотами, чутко дремлющая сейсмичность, способная неожиданно начать двигать горы и долины и все, что есть на земле и в её недрах, таежные тропы вместо дорог, охотничьи зимовья вместо деревень – остались. Заоблачный арктический холод зимой и почти экваториальная летняя жара, наполненная не затихающим ни днем, ни ночью голодным гудением пожирающего всё живое таежного гнуса. Снежные лавины, грязекаменные сели, зыбучие, как в среднеазиатской пустыне, песчаные барханы и другие чудеса в фантастической смеси ландшафтов и климатических зон почти всех континентов планеты.

Каждый район трассы БАМа имел свой оригинальный, неповторимый букет разнообразных «прелестей» первозданной природы. А для Северного Прибайкалья мать-природа постаралась особенно и щедро наделила горными кручами, стиснутыми их неприступностью, узкими долинами, выход из которых, как правило, только один по водотоку к священному Байкалу, а вместо входа с востока – вздыбленное в поднебесье нагромождение явно ещё не завершённых творений мироздания. В Северном Прибайкалье природа сделала всё, на что была способна, чтобы венец её творенья – человек не покушался на превосходство над ней. От этой природы, «которой зверь бежит и человек нейдет», ждать милости с молитвой напрасно, пытаться взять с проклятиями бесполезно, безнадежно.

Пять предвоенных и 10 послевоенных лет изыскатели и проектировщики бились в глухую стену горных преград, сторожащих священный Байкал, в поисках выхода на восток к Тихому океану. Приемлемый к уровню техники транспортного строительства того времени выход так и не нашли и пришли к выводу, что следует оставить непреодолимое Прибайкалье и перенести трассу БАМа на север курсом через мелкосопочник Южной Якутии. Отступление в Якутию

неизбежно вело к необходимости перетрассировки не только сопредельных с центральным, но и других участков линии, проектно-изыскательская подготовка которых, начавшаяся в 1928 г., продолжалась, за минусом перерывов на период войны и электрификацию Транссиба, более четверти столетия. Гарантии, что трасса по Южной Якутии будет «легче», отсутствовали. Сколько времени уйдет на её проектно-изыскательскую подготовку, можно было только гадать. Более того, в случае «отступления» строительства на трассу через Южную Якутию в значительной мере утрачивалось главное, преимущественно транзитное назначение будущей железной дороги.

Возможность реализации проекта сооружения БАМа через Северное Прибайкалье быстрее, чем лишь теоретически, предположительно более легкой, но абсолютно во всех отношениях неизвестной трассе по Южной Якутии, обосновывалась новым, несопоставимо высоким с началом 1930-х гг. и послевоенных лет, уровнем техники транспортного строительства и железнодорожных сообщений. Конечно, не последнее место в аргументации за северо-байкальский вариант занимали новые данные о конкретных условиях строительства, полученные изыскателями в результате полевых исследований, которые хотя и в скромных масштабах, но производились на проблемном участке с 1967 г. Выполненные на их основе расчеты показали, что объемы предстоящих строительных работ будут очень значительными, но не настолько, чтобы квалифицировать их невыполнимыми.

Общая сметная стоимость строительства БАМ протяженностью 3115 км определялась в размере 10–12 млрд. руб. Из 1200 км БАМа с очень тяжелыми условиями строительства, 600 км бурятской трассы являлись экстремально тяжелыми. В постройку бурятского участка железной дороги, составлявшего, примерно, пятую часть строительной длины БАМа, предстояло вложить не менее трети сметной стоимости всей магистрали. На 615 км строительной длины линии необходимо было возвести 262 больших и малых мостовых переходов, более 350 водопропускных труб, т.е. в среднем через каждые менее чем три километра мост и на каждом втором километре водопропускные сооружения. Сверхвысокая концентрация мостов и водопропусков была, конечно, необычайной, но в целом технология постройки являлась практически достаточно отработанной, поскольку строительство любой железной дороги неизбежно в той или иной

мере связано с их сооружением. Большое количество таких объектов на небольшой протяженности трассы со сложной гидрологией и тяжелым рельефом увеличивало стоимость строительства и, естественно, требовало от изыскателей, проектировщиков и строителей высокой степени профессионализма, инженерного творчества и практического опыта. Инженерно-технический корпус проектно-изыскательских институтов и предприятий транспортного строительства обладал всеми этими качествами. За двадцать лет после остановки строительства БАМа в середине 1950-х гг. выросло новое поколение профессиональных кадров с богатым практическим опытом сооружения железных и автомобильных дорог в сложных природных условиях, которые на российских пространствах, по определению, не бывают легкими. В ряде проектно-изыскательских учреждений и строительных предприятий ещё работали пионеры строительства БАМа 1930–50-х гг., прокладывавшие трассы и построившие линии от Тайшета до Лены и от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Некоторые из этих специалистов лучшие годы своей трудовой жизни вложили в изыскания, проектирование и сооружение БАМа. Их практический опыт, передававшийся в форме консультаций, явился важной составляющей новой фазы строительства магистрали.

Намного более сложными были проблемы, связанные с сооружением железнодорожных тоннелей большой длины. Из-за их исключительно высокой строительной стоимости, а также ввиду длительного времени сооружения отечественная практика железнодорожного строительства предпочитала избегать горные преграды по альтернативным трассам более протяженным, но менее дорогим и более быстрым по срокам постройки. Эти идеология и практика находились на вооружении проектно-изыскательской подготовки строительства БАМа. Везде, где была возможность обхода тяжелых горных препятствий, изыскатели и проектировщики максимально старались найти вариант трассы с минимумом тоннелестроительных работ. Полностью избежать необходимости сооружения тоннелей, конечно, не всегда было возможно. Тоннели и галереи в 1–3 км длиной в хорошо изученных горно-геологических условиях не представляли особой сложности, практика их сооружения была освоена в период постройки и реконструкции Транссиба и на других объектах в горных районах страны.

На трассе БАМа, несмотря на творческий подход и изобретательность инженерной мысли, предстояло построить ряд тоннелей суммарной длиной около 31 км, иначе говоря, около 1 % протяженности БАМа приходилось на тоннели. Все другие варианты преодоления горных препятствий исключались реальными условиями природного рельефа. Ситуация осложнилась тем, что почти 2/3 суммарной длины тоннелей сосредоточились на прибайкальском участке трассы и один из них – Северо-Муйский, длиной около 15 км, составлял примерно половину суммарной протяженности всех тоннелей, проектировавшихся к постройке на трассе БАМа. Опыт постройки тоннелей такой длины в отечественной практике железнодорожного строительства отсутствовал. Расчеты, опиравшиеся на зарубежную практику сооружения сверхдлинных тоннелей, а также на отечественный опыт постройки метрополитенов, показывали, что на сооружение Северо-Муйского тоннеля, при оптимальных условиях материально-технического обеспечения и приемлемых для его проходки горно-геологических параметрах, потребуется не менее 10 лет. Эти сроки постройки Северо-Муйского тоннеля в принципе согласовывались с общим планом реализации проекта строительства БАМа. Для реального обеспечения расчетной согласованности на все время строительства магистрали требовалось незамедлительно приступить к сооружению Северо-Муйского тоннеля. Отсутствие тоннеля исключало возможность транзита по железной дороге, иначе говоря, сводило к нулю главное назначение дорогостоящего проекта. Без Северо-Муйского тоннеля 3000-километровая железная дорога могла обратиться не более чем в освоенческую линию или, в худшем случае, стать дорогой в никуда.

Сама по себе сложная проблема сооружения первого в отечественной практике сверхдлинного железнодорожного тоннеля отягощалась недостаточной изученностью горно-геологических условий его проходки. Крупные научные авторитеты в области геологии Прибайкалья указывали, что строительство тоннеля может встретиться с горными разломами и другими весьма опасными сюрпризами, характерными для молодых горообразований. С ними соглашались и «ведомственные» геологи проектно-изыскательских учреждений, не отрицавшие, что степень изученности горно-геологических условий страдает неполнотой и вероятность возникновения непредвиденных ситуаций очень велика. Однако другого варианта,

кроме строительства тоннеля, не было. Позднее, когда оправдались самые печальные прогнозы геологов, был построен временный обход горной преграды, по которому «перетаскивались» через перевал двойной тягой два-три вагона. Конечно же, этот обход, строительство которого обошлось в 50 млн. руб., т.е. более чем в 15 % объема капиталовложений, планировавшихся для постройки Бурятского участка БАМа, являлся актом безвыходности, но не обеспечивал выхода на транзитную цель железнодорожной магистрали.

Ключи от горных преград на пути создания второго магистрального железнодорожного выхода из континентальных районов страны к Тихому океану волей самой природы вручались проходчикам тоннелей. Первый отряд Управления Бамтоннельстрой в феврале 1974 г., пройдя санно-тракторным эшеленом по ледовой трассе через весь Байкал, организовал на мысе Курлы передовой плацдарм для развертывания строительства северобайкальского участка БАМа и основания города Северобайкальска. Управлению предстояло организовать и осуществить постройку восьми тоннелей, по одному в Читинской области и в южной Якутии и шесть в безлюдных горно-таежных регионах на севере Бурятии.

Если в потустороннем мире есть ад, то проходчики тоннелей – это люди, назло всем чертям прокладывающие дороги через реальную преисподнюю, которая в любой момент может разверзнуться, обрушиться, обратиться для них концом белого света. Беда, о большой вероятности которой много говорилось, но далеко не всё делалось, чтобы её предотвратить, случилась 17 сентября 1979 г., когда горная проходка приблизилась к Панангарскому горному разлому. Мощная подземная река термальных вод в смеси с валуногалечником, песком и отработанной породой хлынула в тоннель, сметая всё на своем пути. Погибли находившиеся в забое горнорабочие вместе с бригадиром тоннельщиков В. Кожемякиным.

Стало совершенно очевидно, что ставка на счастливый шанс избежать катастрофической встречи с подземной стихией не оправдалась. Расчетные сроки сооружения Северо-Муйского тоннеля, даже при условии приоритетного и максимального обеспечения его проходки новыми более совершенными техническими средствами, явно отодвигались в неопределенное время. Реально открывшаяся геологам картина недр показывала, что дальнейшая проходка тоннеля зависит от того, насколько быстро будут найдены новые эффектив-

ные технологии, методы и средства покорения подземной стихии. Первоначальным графиком предусматривалось, что среднегодовая скорость проходки тоннеля вместе с оснащением первой очереди для пропуска поездов составит примерно полтора км и, соответственно, это произойдет в 1985 г. Катастрофа 17 сентября 1979 г. опрокинула эти расчёты. Новые сроки ввода в эксплуатацию отодвинулись на 1990-е гг. В этой обстановке для того, чтобы хотя бы по минимуму приблизиться к главной цели сооружения БАМа – обслуживанию транзитных грузопотоков, принимается решение о постройке в 1989 г. временного железнодорожного обхода, по которому два тепловоза, задыхаясь от недостатка кислорода, поднимали в поднебесье два-три вагона и, скрипя всеми тормозами, опускали их по другому склону горного хребта.

Гласность развязала языки даже тем, кому, как говорится, на роду написано лучше бы молчать, чтобы сохранить умный вид. «Перестройка, ускорение» и затем радикальные, сметающие, как принято в нашем отечестве, все до основания, реформы обратились в тотальное бичевание советского периода отечественной истории и всего, что сделано по меньшей мере тремя предшествующими поколениями. Шквал сокрушительной критики обрушился и на строительство БАМа. Его проекту припомнили историю реализации подневольной рабочей силой так называемых спецконтингентов, десятков тысяч заключенных. В условиях происходившего в стране в 1990-х гг. хаоса, в результате реформирования, общего глубокого падения объемов производства и столь же резкого сокращения перевозок появились расчеты, указывающие на абсолютную бесперспективность новой железнодорожной магистрали, её ненужность, доказывающие, что 10 млрд. руб. капиталовложений фактически выброшены на ветер. Более того, недалекая аналитика и дилетантская экспертиза приходили к заключению, что во имя сбережения материально-финансовых активов следует навсегда отказаться от планов хозяйственного освоения природных ресурсов в зоне экономического воздействия БАМ.

Благо, что подобные крикливые расчеты, выводы, заключения, ангажированные общественно-политической ситуацией, хотя и замедлили, но не смогли остановить сооружение Северо-Муйского тоннеля. В марте 2003 г., через 30 лет после высадки первых тоннелестроителей в Нижнеангарске и на мысе Курлы, совершилась

сбойка тоннеля и в ноябре того же года Северо-Муйский тоннель вступил в эксплуатацию. Это событие, в отличие от торжеств по случаю формально завершившегося в 1985 г. строительства БАМа, не сопровождалось фанфарами и литаврами, победными реляциями и заслуженными наградами. Но фактически это была, хотя и долгожданная и дорого стоившая, но бесспорно главная победа, не только многострадальной железнодорожной магистрали, но и всего прилегающего к ней пространства.

«Грядущее на все изменит взгляды», – справедливо заключал поэт Б. Пастернак. Современную Сибирь невозможно представить без Транссиба, проект строительства которого многочисленные самозванные и казенные аналитики и эксперты, озабоченные сбережением сил и средств, и другие оппоненты квалифицировали военно-политической затеей сметной стоимостью в 500 млн. золотых рублей. Первому железнодорожному пути через всю Сибирь, как и БАМу, пророчествовали судьбу памятника традиционной российской нерасчетливости, бесхозяйственности. Эксперты и аналитики того времени обвиняли проектировщиков и строителей за более чем двукратное превышение фактической стоимости строительства против сметной. Политики, ангажированные наблюдатели и комментаторы клеймили строительство Транссиба за использование на его сооружении труда арестантов, каторжан и солдат.

После печально известной русско-японской войны критика обрушилась на Транссиб за то, что возил мало и медленно и не успевал доставить на театр военных действий живую силу, боеприпасы, вооружения и другие военные грузы вплоть до подков и сена для кавалерии. Недавние категорические противники приобщения Сибири к культуре железнодорожного транспорта порицали проектировщиков и строителей за то, что они не добились от правительства материально-финансовых активов для освоения природных богатств и создания промышленных предприятий в зоне Транссиба. Действительно, на возведение церкви вдоль Транссиба для «духовно ущербных» обитателей Сибири было потрачено столько же казенных средств, сколько на поддержку едва обозначившейся сибирской промышленности и бедствовавшего от евросибирских посредников и оптовиков сибирского предпринимательства.

Когда же хлынувшие по железной дороге крестьянские переселенцы из Евросибирии вместе с сибирскими старожилами возделали

сибирскую землю в масштабную хлебную житницу, бывшие принципиальные оппоненты Транссиба стали винить инициаторов сооружения железнодорожного пути в Сибирь за его исполнение в одну колею, с немощной пропускной способностью, недостаточной, чтобы справиться с потоком хлебных грузов.

До постройки Транссиба в массовом сознании крестьянского населения Евророссии сосуществовали одновременно два взаимоисключающих представления о Сибири. С одной стороны, она представляла в виде «всероссийского пугала», страны самим создателем предназначенной для отбытия наказания за страшные преступления, с другой – «краем привольным», но добраться до которого через тяжелые мытарства долгого пути и другие труднопреодолимые препоны не каждому по силам. Смельчаков на Руси не занимать и немалая их часть правдами и неправдами, на собственный страх и риск прорывались в «привольный край» и постепенно складывалась в старожильческое население Сибири. Однако только с постройкой Транссиба открылась торная дорога в Сибирь, обустроенная путевыми переселенческими пунктами и государственными льготами и субсидиями в местах водворения переселенцев. В результате механического и естественного прироста население Сибири в период 1897–1913 гг. увеличилось с 5784,4 тыс. до 10000,7 тыс. чел. или в 1,7 раза. Динамика роста численности населения холодной и неприютной Сибири оказалась выше, чем в среднем по стране и значительно превышала традиционно высокую генерацию населения в благодатной для жизни Средней Азии и на Кавказе.

Через 100 лет после открытия сквозного движения по Транссибу аналогичная фаза наступила в реализации проекта БАМа. Сто лет Транссиб один, часто на пределе своих возможностей, возил людей и грузы, сближая Россию и Сибирь и приближая их к Тихому океану – этому, как его провидчески именовал А. Герцен, Средиземноморью будущего. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль продолжает нацеленную Транссибом траекторию движения Сибири в перспективу мирового средиземноморья.

Сложной для практического разрешения явилась проблема обеспечения строительства железнодорожной магистрали рабочей силой. На пике работ по сооружению железнодорожной линии, создания предприятий стройиндустрии, жилья и других социально-бытовых инфраструктур число занятых на объектах более чем 3000-кило-

метровой трассы должно было составить около 100 тыс. чел. Заклейменная ненавистью к прошлому политических репрессий, практика использования труда осужденных за сугубо уголовные преступления исключилась. Распространенная и в досоветские времена, и в советский период отечественной истории, практика исправительно-трудового перевоспитания уголовных элементов в экстремальных природно-климатических и, естественно, столь же тяжелых бытовых условиях квалифицировалась негуманной, аморальной, бесчеловечной. Другие источники трудовых ресурсов в районах к востоку от Урала находились в фазе глубокого исчерпания. Восходивший к зениту производственных мощностей Западно-Сибирский нефтегазодобывающий комплекс обеспечивался рабочей силой из европейской части СССР. В Восточной Сибири воздвигались грандиозные гидро- и топливно-энергетические новостройки и на их базе крупные энергоемкие промышленные предприятия. Потенциал трудовых ресурсов на Дальнем Востоке традиционно находился в постоянном дефиците.

С инициативой конструктивного разрешения проблем дефицита рабочей силы выступил ЦК ВЛКСМ. По его предложению, одобренному ЦК КПСС, строительство БАМа было возведено в ранг Всесоюзной ударной комсомольской стройки. Экстремальные условия труда и быта, считавшиеся бесчеловечными для исправительно-трудового перевоспитания зеков, мгновенно обратились в школу воспитания комсомольского характера, мужества, героизма, в место и возможность совершения трудового подвига. Эта фантастическая метаморфоза сработала без осечки и действительно конструктивно воздействовала на формирование первой основы будущих трудовых коллективов строителей БАМа. По данным социологических обследований 1974–1975 гг. около 60 % молодых строителей, прибывавших на стройку в составе первого призыва, ехали в неизвестное будущее за романтикой, трудностями и неустроенностью быта, за сильными впечатлениями, по долгу патриота, личной и непосредственной сопричастности к реализации грандиозного предприятия и по другим абсолютно нематериальным мотивам. Как показали последующие исследования, запаса этого, характерного для молодежи 1970-х гг., энтузиазма хватало на два-три года. Так, уже в конце 1976 г. ситуация изменилась на противоположную, романтиков и патриотов стало около 40 %, а остальные 60 % дистанцировались от

пламенных призывов и патриотических устремлений в направлении материального и жилищно-бытового благополучия. Ещё четыре года спустя только четвертая часть молодых людей мотивировала свое участие в великой стройке морально-патриотическими факторами.

Примечательно, что более 40 % прибывавших на стройку молодых людей рассчитывали за время работы на БАМе получить высшее или среднее специальное образование и эту цель ставили в число приоритетных. ЦК ВЛКСМ и областные, краевые и городские комсомольские структуры Сибири и Дальнего Востока предпринимали максимальные усилия для организации на БАМе системы филиалов и учебно-консультационных пунктов вузов и техникумов, школ рабочей молодежи, библиотек с преимущественным формированием фонда учебно-методической литературой, строительной и транспортной специализации. Почти треть молодых людей, стремившихся к свету знаний, к профессиональной инженерно-технической карьере реализовали эту цель, успешно совмещая нелегкую работу с вечерним и заочным обучением в бытовых условиях, как правило, весьма далеких от комфорта.

На БАМе, пожалуй, впервые за 40-летнюю историю комсомольско-молодежных призывов на новостройки Сибири и Дальнего Востока было признано, что воспитание мужественного характера тяжелыми жилищными и социально-бытовыми условиями далеко не самый лучший способ и более того негативно отражается на производительности труда. Конечно, первым, кому выпала честь основывать поселки строителей, там, где и «золото не роют в горах», по-прежнему, приходилось бытовать в палатках, наживо сколоченных вагончиках и других полужилых, полупроизводственных временных, приспособленных помещениях. Мобильный, подвижной характер работы на сооружении постоянно и быстро уходящей вдаль железной дороге, естественно, осложнял разрешение жилищно-бытовых проблем. Но в перспективе представлялось, что значительная часть населения, сложившегося в зоне БАМа, будет занята в горно-и лесодобывающих предприятиях. Поэтому города основывались и строились с расчетом комплексного хозяйственного освоения зоны экономического воздействия железнодорожной магистрали. И все-таки традиционного остаточного принципа в реализации планов гражданского, в первую очередь жилищного строительства избе-

жать не удалось. Очередь на получение отдельной благоустроенной квартиры была короче и продвигалась быстрее, чем в старооснованных городах Сибири или европейской части страны. Текучесть кадров рабочих на БАМе была меньше, чем на предприятиях Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, где долго рассуждали, строить ли базовые города или возить вахтовиков из Башкирии, Татарстана, Азербайджана, Белоруссии и Украины. За время долгой дискуссии через кадровые структуры ЗСНГК «протекло» более 7 млн. чел., достаточно быстро убеждавшихся, что просвета в разрешении самой насущной жилищной проблемы не предвидится. А хороший заработок без благополучной семьи и дома, как говорится, без кола и двора – не самая большая ценность в жизни. В основном по этой причине через производственные предприятия БАМа за период 1974–1985 гг. «протекло» около двух миллионов человек.

После формально завершившегося в 1984 г. строительства БАМа обнаружилось, что планы промышленного освоения природных ресурсов в зоне железнодорожной магистрали в большей мере бумажные, чем реальные. «В общем, – как отмечал известный экономист Б.П. Орлов, – придется обескуражить читателя, привыкшего к победным реляциям о сооружении БАМа, неутешительным сообщением: процесс хозяйственного освоения зоны БАМа в Восточной Сибири начинается с большим запозданием. Промышленная разработка минеральных ресурсов не подготовлена ни геологическими, изыскательскими и проектными работами, ни другими заблаговременными действиями. Следовательно, возникает временной разрыв между вводом в эксплуатацию железнодорожной магистрали и возвратом вложенных в её сооружение средств. Практически они окажутся замороженными на неопределенное время».

Эта неопределенность, зафиксированная в конце 1980-х гг., через четыре года усугубилась развалом СССР и реформированием плановой социалистической экономики в рыночную и макромасштабную, до настоящего времени стригущую дивиденды и существующую за счет предшествующих государственных капиталовложений. Резкое, практически до нулевой отметки, сокращение объемов геолого-разведочных работ в зоне БАМа и инвестиций в промышленное освоение разведанных природных ресурсов деструктивным образом воздействовало на перспективу строительства «второго

этажа» социально-экономического развития Сибири к востоку от Байкала до Тихого океана. Проекты создания территориально-производственных комплексов, обоснованные в идеологии плановой социалистической экономики, пошли под откос. В частности, в зоне Бурятского участка БАМа планировалось формирование Северо-Байкальского территориально-производственного комплекса в составе Байкальского, Муйского, Привитимского промышленных узлов. В совокупности они должны были «поднять на горы» месторождения бурых углей, цветных металлов свинцово-цинковой группы, марганца, асбеста, графита, обеспечить резкое приращение мощностей стройиндустрии, лесодобычи и деревообрабатывающего производства. Уникальную, первозданную природу Северного Прибайкалья, суровую и одновременно притягательную и величественную с большим числом термальных, целебных источников и морем чистой байкальской воды, представлялось возможным использовать для создания рекреационной зоны общесоюзного значения с перспективой на зарубежную клиентуру экстремального туризма. С постройкой автомобильной кругобайкальской дороги и обустройством её кемпингами и полным спектром других туристических услуг уникальный природный комплекс Байкала обращался в дополнительный фактор социально-экономического развития Бурятии и Иркутской области.

Реализация постановления ЦК КПСС и СМ СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» происходила энергично и масштабно. Одновременно с центральными ведомствами, ответственными за осуществление строительства БАМа в установленные сроки, в работу по разрешению многообразных конкретных вопросов организации стройки активно включались региональные партийно-советские, комсомольские, профсоюзные органы и хозяйственные структуры Сибири и Дальнего Востока, по территории которых проходила трасса будущей железнодорожной магистрали.

В ноябре 1974 г. состоялся пленум Бурятского обкома КПСС, рассмотревший вопросы, связанные с разработкой и реализацией первоочередных мероприятий по развертыванию строительства на бурятском участке БАМа. Спектр задач, подлежавших незамедлительному разрешению, распространялся, справедливо можно сказать, от людей до кирпичей. Всем хозяйственным структурам, в первую

очередь строительным и промышленным предприятиям Бурятии, их партийным, комсомольским и профсоюзным организациям вменялось в неперемennую обязанность включиться в конструктивное разрешение многообразным проблем организации новостройки на севере Республики. В первую очередь требовались люди в диапазоне от квалифицированных рабочих, готовых на явно экстремальные условия труда и быта на первых плацдармах новостройки, до руководителей, способных сплотить добровольцев в трудовые коллективы и организовать строительное производство. Наряду с обеспечением строительства квалифицированными кадрами перед промышленными и строительными предприятиями Бурятии ставились задачи в приоритетном порядке, за счет собственных резервов и фондов решать вопросы материально-технического снабжения новостройки металлом, транспортом, металлоконструкциями, кирпичом, цементом и другими строительными материалами и изделиями. Важное значение придавалось мероприятиям, призванным по максимуму возможностей содействовать улучшению бытовых условий первопроходцев, компенсировать негативные аспекты начального периода социально-бытового обустройства пионеров новостройки. Реализация этих мероприятий возлагалась на профсоюзные и комсомольские организации Республики.

Конечно, промышленный потенциал и трудовые ресурсы Бурятии, как, впрочем, и других регионов Сибири и Дальнего Востока, по территории которых проходила трасса БАМа, были недостаточны, чтобы поднять «на своих плечах» огромные объемы работ крупномасштабной новостройки. Однако их содействие, помощь людскими ресурсами и главное конкретным знанием проблем, вооруженным арсеналом практических способов их оперативного разрешения, являлись важными составляющими осуществления строительства БАМа на всех стадиях реализации его проекта. В условиях планово-централизованной экономики и столичного сосредоточения материально-технических и финансовых активов её роста регионы практически не располагали иным капиталом, кроме оперативно-организационного.

Почти одновременно с пленумом Бурятского обкома КПСС, в ноябре 1974 г. бюро Ленинградского обкома КПСС приняло постановление «Об участии промышленных предприятий, строительных и проектных организаций Ленинграда в сооружении БАМа». За ини-

циативой ленинградского обкома последовали аналогичные решения других областных, краевых и республиканских партийных органов. Лозунг «БАМ строит вся страна» становился реальностью в форме шефства областей, краев и республик СССР над конкретными участками строительства магистрали.

Эти инициативы, над которыми сегодняшние аналитики и критики «ненавистного прошлого», мягко говоря, иронизируют, однозначно квалифицируя их только как хорошо организованные пропагандистские кампании, кроме действительно неплохой организации, были весьма примечательным, знаковым явлением. Они достаточно определенно свидетельствовали, что планово-централизованная экономика и административно-командная система управления социально-экономическими процессами, ввиду своей постоянно возрастающей громоздкости и проблем роста экономического потенциала страны, становятся все более медлительными, неподвижными, ведомственно разобщенными, корпоративно замкнутыми, самодостаточными, живущими собственными интересами. Для того чтобы пробиться через их многослойную броню согласований, резолюций и т.п. в разрешении, подчас, весьма простых, но актуальных, животрепещущих вопросов, требовалось все больше времени и сил, энергии и, как правило, неформальных средств и способов в достижении конструктивных результатов. Чем больше полномочий сосредотачивали в своих руках центральные ведомства, тем все менее эффективной становилась их деятельность в сфере разрешения народнохозяйственных проблем и актуальных задач социально-экономического развития регионов. Организация и реализация строительства БАМа, в ходе которых тесно переплетались проблемы общесоюзного и регионального масштаба, с достаточно определенной ясностью свидетельствовали, что тотальная централизация принятия окончательных решений и регламентация центром всего и вся исчерпали свой мобилизационный ресурс. Инициативы региональных партийных структур о шефстве над масштабной новостройкой, содействием в разрешении сугубо хозяйственных вопросов в диапазоне от обеспечения рабочей силой до снабжения материально-техническими активами являлись попыткой компенсировать дефекты абсолютной централизации.

Необходимость создания относительно самостоятельной, максимально агрегированной в региональные проблемы структуры управ-

ления строительством, очевидно, признавалась и в центральном аппарате Минтрансстроя СССР – генерального подрядчика в реализации проекта БАМа. Поэтому возглавивший специально организованное управление Главбамстрой К.В. Мохортов был наделен полномочиями заместителя министра. Последующие события подтвердили своевременность и практическую эффективность этой управленческой новации. Главбамстрой и «самостоятельные» структуры так называемого шефства республик, краев, областей и городов стали действенным инструментом оперативного разрешения актуальных вопросов и фундаментальных проблем строительства БАМа. К числу последних, несомненно, относилась традиционно острая для всех крупных новостроек проблема жилищного, социально-бытового обустройства трудовых коллективов.

Так, взявшие по инициативе ленинградской партийной организации шефство над бурятским участком строительства БАМа, промышленные и строительные предприятия и проектные организации г. Ленинграда по существу возвели на пустынном прежде мысе Курлы город Северобайкальск. Под эгидой ленинградского координационного совета по выполнению заказов БАМа научно-исследовательскими и проектными учреждениями был выполнен полный цикл работ, связанных с разработкой генерального плана застройки Северобайкальска. Промышленные предприятия Ленинграда построили в Северобайкальске около 100 тыс. м² благоустроенного жилья и значительное число учреждений социально-бытового и культурно-просветительского назначения. Вместе с ленинградцами в строительстве Северобайкальска и других населенных пунктах на бурятском участке железнодорожной магистрали участвовали производственные предприятия Литвы, Латвии, Эстонии, в те времена союзные с РСФСР социалистические республики. В общей сумме за 10 лет строительства на бурятском участке трассы было возведено 14 населенных пунктов, 32 общеобразовательные школы, около 50 дошкольных и внешкольных детских учреждений, 13 больничных стационаров и поликлиник с роддомом, более 60 магазинов и столовых, молокозавод, авторемонтные и центральные ремонтно-механические мастерские, районная электростанция и десятки других объектов социально-бытового и производственного назначения. Принципиальная установка в строительстве жилья и создании социально-бытовой инфраструктуры ориентировала на исполнение их с минимумом

временных зданий и максимальной адаптацией к жестким природно-климатическим условиям. Однако реальное исполнение этой задачи оказалось довольно далеким от конструктивного замысла, весьма важного для перспективного социально-экономического развития северных районов Бурятии. Из 500 тыс. м² жилья, сданных в эксплуатацию за период 1975–1985 гг. в населенных пунктах бурятского участка БАМа, только пятая часть была построена в постоянном варианте, из 48 детских дошкольных учреждений только три в капитальном исполнении. Избежать щитовых жилых и социально-бытовых строений не удалось. От отрицательной для новостроек Сибири и Дальнего Востока формулы «самое постоянное – это временное» уйти не получилось. Героические трудовые будни для значительной части строителей по-прежнему сочетались с мужественным преодолением далеких от комфорта жилищно-бытовых условий.

Преимущественно молодежный состав трудовых коллективов, бесспорно, являлся исключительно важным качественным показателем рабочей силы на строительстве БАМа. Присущая молодому возрасту способность адаптации к физическим нагрузкам, свобода от семейных забот и обязательств и внутренний настрой на самоутверждение в любых обстоятельствах обеспечивали высокую трудовую отдачу при сравнительно небольших затратах на жилищно-бытовое обустройство. К тому же молодежь 1970-х гг., как и предшествующих поколений, была далеко не избалована комфортными жилищно-бытовыми условиями. Требования к качеству жизни находились на элементарном уровне: сегодня, хотя бы, крыша над головой в виде общежития и место в очереди на получение и улучшение жилищных условий, в которой состояло фактически все работающее население страны. Подавляющую массу молодых строителей БАМа составляли выходцы из рабочего класса, рабочие из семей рабочих, в том числе прошедшие школу срочной армейской службы демобилизованные солдаты, нелегкие условия труда и быта были для них не в новинку.

Значительная часть молодых строителей, прибывавших на стройку по комсомольскому призыву, по направлению, путевке – напутствию комсомольских организаций страны, не имела профессии и тем более профессиональной квалификации и опыта практической работы. Однако обучались они рабочим профессиям, за минусом пе-

реоценивавших свои силы и возможности, исключительно быстро. Этому способствовала атмосфера соревнования, постоянно культивирувавшаяся на всех уровнях от первичного трудового коллектива: бригады, смены, строительно-монтажного поезда до пропаганды подвижничества, трудового героизма во всей более чем 100-тысячной армии строителей БАМа. Трудовые подвиги, начинания, инициативы строителей БАМа прославились на всю страну. Хорошо организованный партийными, комсомольскими и профсоюзными органами мобилизационный эффект являлся одним из важных и действенных способов активации энергии рабочей силы. Культ трудового героизма, особого «бамовского характера» был далеко не «красным словом» изобретательной пропаганды. Правда состояла в том, что далеко не всех удерживали на БАМе относительно высокий заработок, перспектива разрешения жилищной проблемы, привилегированный порядок снабжения широким ассортиментом дефицитных для всей страны продовольственных продуктов и товаров так называемого повышенного спроса: мебели, автомобилей, ковров, телевизоров, стиральных машин и т.п. предметов длительного пользования, распределявшихся на остальной территории страны по талонам и спискам очередников. Для того, чтобы жить в этом своеобразном торгово-снабженческом оазисе, надо было работать в экстремальных по всем параметрам условиях, которые начинались сразу же за порогом жилой бочки, вагончика, сборно-щитового домостроения и другого столь же непривлекательного жилища первопроходцев. Пропаганда и культ мужества, трудового подвига, особого бамовского характера являлись абсолютно реальной истиной.

Показательно, что ядро трудовых коллективов БАМа формировалось в основном из добровольцев первых комсомольско-молодежных призывов 1974–1975 гг., командированных на стройку специалистов, выпускников вузов, техникумов и профтехучилищ. И значительной величиной, около 30 %, в их составе являлись посланцы сибирских и дальневосточных регионов и городов. Многие из первых, прошедших самую суровую селекцию тяжелейшими условиями труда и быта, строили и обустраивали железнодорожную магистраль городами и станциями от первого камня до укладки последнего звена, соединившего её строительные участки в непрерывную стальную колею, обеспечивающую транспортный выход из глубинных районов Сибири к тихоокеанскому побережью.

Сооружение БАМа сегодня, конечно, уже история, прошлое, но итог этого прошлого – железная дорога от Байкала до Амура – вполне реальный просpekt в будущее. За время строительства железнодорожной магистрали численность населения только Бурятии приблизилась к миллиону человек. Основной прирост демографического потенциала Республики произошел за счет молодых новоселов Северобайкальского и Баунтовского районов, население которых увеличилось в 20 раз и составило в 1990 г. около 100 тыс. чел. Строительство БАМа продвинуло Бурятию по пути промышленного развития и динамичного роста численности городского населения.

Как бы сегодняшние критики прошлого ни открещивались от «фантастически дорогостоящей, нерациональной, экономически неэффективной, не имеющей хозяйственной перспективы» Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, её конструктивное воздействие на социально-экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока будет возрастать.

Экономический эффект культа героики трудовых будней строителей БАМа, конечно, не поддается точному и однозначному арифметическому исчислению. Но то, что атмосфера трудового подвига генерировала производную от так называемого человеческого фактора дополнительную энергию, бесспорно. Трудовой энтузиазм, сколько бы высоким и искренним он ни был, если вооружен только, как говорится, одними голыми руками, не намного способен. Его прямолинейная эксплуатация, характерная для социалистических новостроек 1930-х гг., осталась в прошлом. Инициативы трудовых коллективов и их лидеров, направленные на опережение планов строительства БАМа, сопровождались постоянным совершенствованием организации труда, конкретными требованиями к своевременному обеспечению строительными материалами и конструкциями, высокопроизводительными технологиями и механизмами и, естественно, не в последнюю очередь ростом заработка. Эти совершенно реальные, вполне прагматические факторы, освященные чувством сопричастности к созданию грандиозной перспективы необъятного без людей и дорог края, генерировали энергию яростного преодоления пространства, проявлявшуюся в конкретных формах соревнования трудовых коллективов: кто сделает больше, быстрее и качественнее. Примечательно, что значительная часть инициатив и начинаний, ориентированных на досрочное выполнение плановых

заданий, зарождалась в трудовых коллективах самого сложного и тяжелого бурятского участка трассы БАМа. На всю страну и абсолютно заслужено гремела слава бригады А. Бондаря, прошедшей путеукладкой от Давана до Витима, от начала до конца весь бурятский участок трассы БАМа. Коллектив строительного-монтажного поезда № 581 на год раньше планового срока осуществил постройку железнодорожной линии на всем протяжении бурятского участка магистрали. И обратился к строителям других участков БАМа с инициативой состыковать всю колею магистрали не позднее 1 октября 1984 г. Станция Каунда стала соединительным пунктом, где знаменитый бригадир А. Бондарь вбил завершающий «золотой» костыль строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. На торжественном митинге, посвященном этому знаменательному событию, среди многих героев – созидателей новостройки по праву чествовали строителей бурятского участка магистрали: В.И. Аксенова, Н.И. Бритникова, В.И. Цивилева, В.Р. Толстоухова, С.А. Воронина, А.И. Подзарей, Р.И. Махмудова, Н.Е. Еременко, А.Г. Дергачева, А.П. Романова и других, запечатлевших на древней земле Бурятии, как писал местный поэт: «автограф века – железный росчерк рельсов БАМ».

Торжество по поводу соединения строительных участков магистрали было правомерным и все же не полным. Проходка Северо-Муйского тоннеля уперлась в препятствия и преграды не только горно-геологического происхождения, но в не меньшей мере производные от общественно-политической и социально-экономической ситуации в стране. Потребовалось ещё 20 лет, чтобы, наконец-то, пробиться через нагромождения критиков строительства БАМа, категорически требовавших законсервировать сооружение тоннеля, а инициаторов строительства железнодорожной магистрали призвать к ответу. Здесь и проявился так называемый, совсем не мифический «особый бамовский характер». В ответ на обвинения тоннельщики выдвинули требования обеспечить проходку современными проходческими машинами, механизмами, оборудованием. Благо, что в верхних эшелонах власти нашлись здравомыслящие головы, ещё не впавшие в горячку дележа страны на куски священной и неприкосновенной частной собственности и внявшие расчетам, которые свидетельствовали, что без завершения строительства Северо-Муйского тоннеля построенная железная дорога никогда не станет транспорт-

ной магистралью. Переоснащение проходческих работ на основе новой высокопроизводительной техники позволило преодолеть горно-геологические преграды и препятствия быстрее, чем политико-бюрократические препоны.

Сданный в эксплуатацию в ноябре 2003 г. Северо-Муйский тоннель связал Байкало-Амурскую магистраль в единое целое, а вместе с построенной в годы Великой Отечественной войны линией Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань и в трудный послевоенный период железной дорогой Тайшет – Лена (Усть-Кут) радикально изменил экономико-стратегический характер образовавшейся транспортной коммуникации. Байкал и Амур, обозначившиеся в начале 1930-х гг. в качестве ориентиров для выбора оптимальной трассы и её конечных пунктов, после завершения постройки линии от Лены до Амура стали фактически проходными на пути из глубинных районов Сибири к Тихому океану. И в настоящее время, вероятно, и в будущем совершенно справедливо следовало бы называть созданную несколькими поколениями строителей транспортную коммуникацию Сибирской Тихоокеанской.

¹ **Розанов И.С.** Народнохозяйственное значение строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.// Проблемы развития производительных сил Читинской области. Материалы ко второму региональному совещанию по развитию производительных сил Читинской области. Вып. 2, Чита, 1968, С. 78

² **Правда.** 1976, 22 окт.

³ **Правда.** 1976, 22 окт.

⁴ **Правда.** 1979, 7 дек.

⁵ **Экономика** Сибири в разрезе широтных зон. Новосибирск, 1985. С.56

⁶ Там же. С.167, 168.

⁷ Там же С. 239

⁸ Там же. С.238

⁹ **Conolly V.** Siberia today and tomorrow. A study of economic resources, problems and achievements. London. Betelagow, 1975.

¹⁰ **Shabad T., Mote V.** Gateway to Siberian Resources (the BAM). New-York, Toronto, London, Sydney, 1977.

¹¹ **Shabad T., Mote V. L.** Op cit., pp. 66,105.

¹² **Основные** проблемы транспорта СССР и перспективы его развития. М., 1929; **Контрольные** цифры народного хозяйства и социально-культур-

-
- ного строительства РСФСР на 1929-1930 гг. М.-Л., 1930; Второй пяти-
летний план развития народного хозяйства СССР (1933-1937). М., 1934.
- ¹³ **ГАХК. Ф. 937. Оп.1. Д.2. Л.299.**
- ¹⁴ **Технический архив** Гипропромтрансстроя Министерства транспортного
строительства СССР (Техархив). Байкало-Амурская магистраль в целом.
Ориентировочные расчеты длины трассы, подъездных ветвей и опти-
мального грузооборота. Свободный. 1933, С.13.
- ¹⁵ **Молодых И.Ф., Миротворцев К.Н., Хлудов П.А., Чертовских Е.П.**
Транспортная проблема Восточной Сибири. М., 1930.
- ¹⁶ **ГАХК. Ф. 937. Оп.1. Д.2. Л.10-12.**
- ¹⁷ Там же. Л.13.
- ¹⁸ **Техархив. Ф.2. Оп.33. Д.5. Л.2.**
- ¹⁹ Там же. Л.3.
- ²⁰ **ГАХК. Ф. 937. Оп.1. Д.2. Л.44.**
- ²¹ Там же. Л.45.
- ²² Там же. Л.45.
- ²³ **Байкало-Амурская** железнодорожная магистраль. Технический проект.
Комсомольск-на-Амуре. 1945. С.73
- ²⁴ Там же. С.77
- ²⁵ **Техархив.** Отчет Северо-Байкальской экспедиции Бампроекта о работе в
1940 г., Л.20; Отчет Олекминской экспедиции Бампроекта о работе в
1940 г., Л.19.
- ²⁶ **Техархив.** Отчет Бампроекта о работе в 1940 г., л.121
- ²⁷ **Хачатуров Т.С.** Пути развития транспорта СССР. М.-Л., 1941. С.142-
143.
- ²⁸ **Железнодорожная** линия Комсомольск-на-Амуре–Советская Гавань. М.,
1946. С.130.
- ²⁹ **Техархив.** Схема перспективного развития железнодорожной сети на
Крайнем Севере СССР. Основные показатели.
- ³⁰ **Некрасова И.М.** Развитие электрификации СССР. М., 1974. С.214,215
- ³¹ **Петров В.И.** Вопросы развития сети железных дорог. М., 1957. С.41.
- ³² **Хачатуров Т.С.** Экономика транспорта. М., 1959. С.353.

В.И.Исаев.

РОЛЬ КУЛЬТУРНО-ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОЙ РАБОТЫ В АДАПТАЦИИ НОВЫХ РАБОЧИХ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СИБИРИ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК.

Развернувшаяся в период первых пятилеток форсированная индустриализация Сибири сопровождалась массовым вовлечением в промышленное производство новых рабочих, приходивших на предприятия в основном из сибирской деревни. За годы первой пятилетки (1928–1932) более 80 % нового пополнения рабочего класса Сибири пришло на производство из деревни, во второй пятилетке (1933–1937) этот показатель несколько снизился, составив около 55–60 %.¹

По данным профсоюзной статистики на промышленных предприятиях Западной Сибири в составе новых рабочих в 1930 г. выходцы из крестьян составили 80 %, в 1931 г. – 88%, в 1932 г. – 85 %. Особенно высок был удельный вес выходцев из села на стройках новых индустриальных гигантов. На строительстве КМК доля крестьян в пополнении трудового коллектива достигала в эти годы 90 %². В ходе индустриализации ускоренными темпами происходил процесс переплавки многочисленных переселенцев из деревни, как и прежних городских жителей, в рабочий класс индустриально-урбанистического общества.

В условиях массового переселения выходцев из села в город, вовлечения вчерашних крестьян в промышленное производство возникла острая необходимость обеспечить адаптацию новых рабочих к индустриальному образу жизни. В рамках принятой сейчас парадигмы, рассматривающей советский период как часть масштабного и длительного исторического перехода России от традиционно-аграрного к индустриально-урбанистическому обществу, выявление и изучение направлений и механизмов такой адаптации является актуальной задачей исторической науки.

Одним из важнейших механизмов адаптации новых рабочих к индустриально-урбанистическому образу жизни становилась культурно-просветительская работа. С ее помощью открывались возможности формировать у новых рабочих необходимые для успешногоживания в городские условия и промышленное производство фор-

мы и привычки повседневной жизни, соответствующие новым условиям нормы и ценности. В статье на основе архивных источников и опубликованных материалов рассматриваются основные формы культурно-просветительной работы, использовавшиеся в годы первых пятилеток для формирования устойчивых механизмов приобщения к городской культуре рабочих промышленных предприятий Сибири.

Вовлечение больших масс сельского населения в промышленное производство сопровождалось усиленным внедрением в сознание народа коммунистической идеологии. Масштабная перекачка населения из села в город, развернувшаяся в процессе проведения индустриализации, преподносилась партийно-государственной пропагандой в СССР как важнейшее достижение и направление в строительстве нового социалистического общества.

Однако формирование новых норм и ценностей у вчерашних сельских жителей, в том числе позитивного отношения к труду на промышленных предприятиях, не могло строиться только на прямой пропаганде коммунистической идеологии и веры в светлое будущее. Для этого с неизбежностью должны были разрабатываться и использоваться механизмы приобщения рабочих к культуре, позволяющие сделать новые нормы и ценности частью их духовного мира, повседневного существования. Такими механизмами стали, прежде всего, внедрение в повседневный быт рабочих элементов потребления массовой культуры с соответствующим идеологическим содержанием: чтение газет, слушание радио, посещение культурно-зрелищных учреждений, занятия в различных любительских кружках и т.п.

Важным каналом влияния на сознание людей в XX в. стали средства массовой информации. Распространению газет, их внедрению в повседневную жизнь рабочих в годы первых пятилеток партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями Сибири уделялось особенно много внимания. На промышленных предприятиях постоянно проходили кампании по подписке, пропаганде газет. В Иркутске, например, в декабре 1929 г. был проведен «ударный штурм» по продвижению в массы газет и журналов. На предприятиях организованы митинги, на которых разъяснялось значение газеты для расширения кругозора, повышения уровня культуры рабочих. Были сформированы бригады из комсомольцев, которые хо-

дили по квартирам рабочих, агитировали подписаться на газету и тут же оформляли подписку на центральные и местные газеты³.

Можно сказать, что именно в рассматриваемый период чтение газет стало неотъемлемой чертой быта рабочих. Известные специалисты по истории рабочего класса Л.А. Гордон и Э.В. Клопов считают, что в годы первых пятилеток более половины рабочих промышленности СССР являлись постоянными читателями газет⁴.

По данным обследования, проведенного в 1935 г. на шахте им. Кирова (Черемхово), на которой работали 2027 чел., 820 рабочих, т.е. 48% членов трудового коллектива, выписывали и постоянно читали газеты⁵. Наряду с подпиской многие рабочие покупали газеты в розничной продаже. Так, по данным обследования, проведенного ВЦСПС в центральной части страны, глава рабочей семьи в среднем за год покупал 305 газет, т.е. почти ежедневно⁶. В Сибири эта цифра была, видимо, несколько ниже из-за неразвитости сети розничной продажи, но, скорее всего близкой к приведенной в обследовании ВЦСПС.

На строительстве Кузнецкого металлургического комбината летом 1931 г. более 18 тыс. экз. газет получалось по подписке, еще около 9 тыс. поступало в розничную продажу. Однако такие объемы реализации газет в розницу далеко не удовлетворяли возросшего спроса, на профсоюзных собраниях рабочие обращали на это внимание и требовали от администрации увеличить обеспечение Кузнецкстроя газетами⁷. Постепенно потребность в чтении газет становилась постоянной и естественной для рабочих.

Адаптации новых рабочих к индустриально-урбанистическому образу жизни активно помогало радио. В годы первых пятилеток слушание радиопередач обычно проходило коллективно. Рабочие собирались в клубе, красном уголке или на квартире счастливого обладателя радиоточки; после прослушивания начиналось обсуждение передачи. Передачи длились 3–4 часа в день, по содержанию более половины их занимали сообщения о внутренней и международной жизни, лекции и беседы на различные темы⁸.

В 1930-е гг. радиовещание велось с 6 до 8 час. утра, затем с 10 до 12 час. и с 18 до 24 час⁹. Таким образом, рабочие, собираясь на работу, в обеденный перерыв и в вечерние часы отдыха имели возможность слушать радио. В частности, существовавшая весь советский период популярная радиопередача «В рабочий полдень» зародилась именно

в эти годы. В конце 1930-х гг. радиовещание стало круглосуточным, по местной сети объявлялся перерыв с 24 до 6 час.

Большую роль играло радио в пропаганде новых норм и ценностей, организовывались тематические лекции, выступления передовых рабочих. Кроме того, радио участвовало и в воспитании эстетических вкусов новых рабочих, приобщении их к сокровищам классической культуры. Радиостудии вели диалог со своими слушателями, при составлении радиопрограмм учитывались их интересы и пожелания. Так, Иркутский радиоцентр в сентябре 1930 г. провел анкетный опрос своих слушателей, в ходе которого выяснялись пожелания рабочих к радиопрограммам¹⁰.

О популярности радио и внимании к нему рабочих свидетельствуют письма трудящихся. Только с января по сентябрь 1935 г. в адрес Западно-Сибирского краевого комитета по радиовещанию поступило 3433 письма, в которых содержались просьбы передать любимы произведения, дать ответы на те или иные вопросы. В письмах отмечалось, что во многих рабочих семьях складывается традиция по вечерам слушать радио, обсуждать передачи¹¹. В целом внедрение радио в быт становилось неотъемлемой чертой повседневной жизни рабочих Сибири.

Приобщение к чтению газет имело своим логическим продолжением обращение к книгам, журналам, научно-популярной и художественной литературе. Развитию сети библиотек уделялось очень серьезное внимание. В 1928 г. всего по Сибири из 1607 профсоюзных организаций (без союза сельскохозяйственных и лесных рабочих), насчитывавших 220 тыс. членов, 518 обслуживалось стационарными библиотеками, их читателями являлись 81970 рабочих, т.е. около 37 % всех членов профсоюзов¹². Видимо, этот показатель действительно отражает распространенность чтения как одного из основных способов проведения свободного времени. Это, в частности, видно из сравнения с данными в целом по стране. Л.А. Гордон и Э.В. Клопов считают, что в 1920–30-е гг. около 35–40 % рабочих промышленности СССР являлись постоянными читателями книг и журналов¹³.

Внедрению книги в быт рабочих Сибири способствовали библиотеки-передвижки и книгоноши, доставлявшие литературу непосредственно в жилища рабочих. Так, в 1930 г. библиотека им. Сталина (Новосибирск) организовала 55 передвижек¹⁴, в 1932 г. работало уже

147 передвижек, обслуживавших 8790 читателей¹⁵. На Кузнецкстрое книгоноши распространяли книги в бараках, устраивали коллективные читки. Почти все бараки и даже землянки Кузнецкстроя обслуживались библиотеками-передвижками и книгоношами¹⁶. В Омске в 1930 г. книгоноши работали на 35 крупных предприятиях города, 1220 рабочих получали у них книги¹⁷.

Хорошая работа книгонош на Ленинском руднике (Кузбасс) отмечалась на совещании ЦК союза угольщиков по культурному обслуживанию рабочих, состоявшемся в Москве 23 сентября 1935 г. Книгоноши проводили сбор книг у населения для создания передвижных библиотек, организовывали обсуждения популярных произведений, так называемые «вечера рабочей критики»¹⁸. У рабочих Кузбасса широкое распространение получили коллективные чтения литературы во время обеденных перерывов, в свободное время. Так, по оценке ЦК профсоюза угольщиков около 50 % шахтерских бригад Кузбасса были охвачены такой формой культурного обслуживания¹⁹.

Деятельность профсоюзных организаций по приобщению рабочих к чтению художественной и иной литературы являлась постоянной частью их культурно-просветительной работы. Группы книгонош, чтецов организовывались на всех предприятиях Сибири. Так, в 1935 г. на предприятиях Тулуна (Восточная Сибирь) были созданы группы «читчиков и беседчиков», которые каждую неделю проводили чтение и обсуждение литературных произведений²⁰. На заводах № 104 и им. Куйбышева в Иркутске в марте 1935 г. состоялись литературные вечера, на которых обсуждались произведения А. Толстого «Петр I» и И. Эренбурга «День второй»²¹.

Чтение и обсуждение книг устраивались также непосредственно в квартирах рабочих. Так, в 1936 г. работники библиотеки им. Бубнова г. Ленинска-Кузнецкого провели в шахтерских семьях 13 таких литературных вечеров²². Работники библиотеки второго строительного участка ст. Эйхе (ныне Инская) в бараках, на квартирах стахановцев проводили чтения романов «Тихий Дон», «Как закалялась сталь» и др.²³.

Особенно важное значение придавалось ускоренной адаптации новых рабочих на строительстве новых индустриальных центров. Бригадир каменщиков-огнеупорщиков В.Я. Шидек, рассказывая о быте рабочих Кузнецкстроя, отмечал, что, несмотря на серьезные

материальные трудности, тесноту и перенаселенность бараков, в проведении свободного времени рабочих много места занимали разнообразные формы культурно-просветительной работы: организовывались концерты и лекции, ликвидация неграмотности, устраивались коллективные читки газет, проходил обмен мнениями о событиях внутренней жизни страны и международной политики²⁴.

Во внедрении новых способов проведения свободного времени, которые в большей степени соответствовали задачам формирования городского образа жизни, важное место занимало приобщение рабочих Сибири к посещению зрелищных учреждений. Просмотр кинофильма, театрального спектакля, других представлений создавал возможности для целенаправленного воздействия на сознание рабочих через эмоционально-художественное восприятие мира. С другой стороны, это обеспечивало условия для полноценного отдыха, восстановления физических и духовных сил, необходимых для производства. Формирование у рабочих привычки к посещению зрелищных учреждений являлось также эффективным средством вытеснения негативных форм проведения свободного времени.

Самым массовым зрелищем на рубеже 20–30-х гг. становится кино. Быстро росла посещаемость кинотеатров, кроме того, рабочие посещали киносеансы в клубах, где цены на билеты были ниже, часто организовывались также бесплатные сеансы. В среднем на каждого жителя городов и рабочих поселков Сибири в 1928 г. приходилось 14 посещений кино в год²⁵. В крупных городах эта цифра была еще выше. В Омске в 1926 г. на одного жителя приходилось два посещения кино в месяц, в Барнауле в 1928 г. на одного рабочего – даже три²⁶.

Расширялась сеть кинотеатров и киноустановок в Сибири. На 1 июня 1928 г. в Сибирском крае действовало 170 кинотеатров на 61020 мест²⁷. Кроме того, действовало много киноустановок в рабочих клубах: общее их число в 1928 г. составляло 520, а к началу второй пятилетки только в Западной Сибири насчитывалось 1157 киноустановок, в 1938 г. их было уже 1490²⁸. На 1 января 1935 г. в Восточной Сибири действовало 277 стационарных установок в городе, 61 в деревне и 405 передвижных киноустановок²⁹.

С целью привлечения внимания рабочих к кино, нравственно-эстетического воспитания масс, разворачивалась пропаганда этого вида искусства, разрабатывались организационные меры. Редко хо-

дили в кино рабочие, проживавшие на окраинах: вечерние сеансы кончались поздно, неудобно было возвращаться домой. В 1932 г. в Новосибирске работало три больших типовых кинотеатра, администрация одного из них попробовала ввести даже ночные сеансы. Попытка оказалась успешной. На всех сеансах собиралось много зрителей. Газета «Новосибирский рабочий» предложила и в других кинотеатрах ввести ночные сеансы³⁰. В дни праздников киноэкраны устанавливались прямо на улицах, бесплатно демонстрировались популярные и любимые народом фильмы: «Броненосец «Потемкин», «Чапаев», «Встречный», «Путевка в жизнь» и др. В дни празднования годовщины Октябрьской революции в 1936 г. и на Первомой 1937 г. в Иркутске, например, были установлены экраны на площади Кирова, на ул. Ленина, в рабочем поселке им. Марата³¹.

Наряду с практиковавшимися обсуждениями кинофильмов после сеансов, формированию новых норм и ценностей в сознании рабочих Сибири способствовали конференции кинозрителей, проводившиеся в рабочих клубах. В апреле 1927 г. в одном из рабочих клубов Иркутска была организована конференция зрителей, на которой разгорелся интересный диспут о кино, присутствовало более 300 чел.³². В конце 1927 г. Сибирский краевой совет профсоюзов провел широкое обследование клубных киноустановок и работы клубов по пропаганде кино³³. По его итогам президиум Сибирского краевого совета профсоюзов 9 февраля 1928 г. принял специальное постановление, обязывающее клубы развернуть культурно-воспитательную работу, пропагандируя новые нормы и ценности через советские кинофильмы³⁴.

Первое краевое совещание профсоюзных клубов Восточно-Сибирского края (13–16 января 1931 г.) отметило «недостаток развития киносети края, слабое развитие культурно-массовой работы вокруг кино, недостаточное продвижение лучших фильмов в рабочие клубы». В своем постановлении совещание обязало клубы развернуть пропаганду лучших образцов киноискусства, организовывать лекции о кино, обсуждение фильмов, диспуты и т.п.³⁵.

В 1930-е гг. в практику культурно-просветительной работы профсоюзных организаций прочно вошли коллективные выходы рабочих в кино (культпоходы). В кинотеатрах и клубах рабочим предоставлялось право преимущественного обслуживания. Для них выделялись закрепленные места, ряды, организовывались специальные сеансы.

Так, в кинотеатре «Художественный» и в других кинотеатрах Иркутска в 1935 г. были выделены места для ударников и стахановцев, билеты на которые выдавались непосредственно профсоюзными организациями предприятий.

По данным ВЦСПС на 1932 г., рабочие и члены их семей в среднем посещали кинотеатры около 33 раз в год³⁶. Близкая к этим показателям частота посещения кинотеатров наблюдалась и в Сибири. По данным обследования в 1936 г. рабочих завода № 104 в Иркутске, они бывали в кинотеатрах 2–3 раза в месяц³⁷. Еще чаще смотрела кинофильмы молодежь. Так, по данным обследования рабочей молодежи, проведенного ЦУНХУ совместно с ЦК ВЛКСМ в конце 1935 г., юноши посещали кино 41,6 раза в год, девушки – 29,6³⁸. Таким образом, можно сделать вывод, что в годы первых пятилеток посещение кино стало типичным видом культурного отдыха рабочих.

Число мест в зрелищных учреждениях Сибири увеличивалось год от года, что, несомненно, способствовало более широкому распространению у рабочих привычки к их посещению. Если в 1929 г. число мест в театрах составляло 4 тыс., в цирках – 900, то в 1931 г. соответственно 9,3 тыс. и 9 тыс., а в 1932 г. – 15 тыс. и 17 тыс. По данным на 1 января 1935 г. в Сибири было 36 театров и цирков, в которых насчитывалось 33,1 тыс. мест³⁹.

В Сибири, как и в центре России, повсеместно утвердилась практика оплаты спектаклей профсоюзными организациями крупных промышленных предприятий, общие выходы членов трудового коллектива в театр. Такие культпоходы, несомненно, прививали рабочим привычку к посещению театров. Так, в 1926 г. в Иркутске профсоюзы начали закупать спектакли городского театра, рабочие с одобрением встретили начинание профсоюзов, охотно шли в театр⁴⁰. Культотделы профсоюзов г. Новосибирска в 1927 г. приняли решение закупать субботние спектакли и распространять билеты среди рабочих со скидкой на 40 %. После просмотра спектаклей проходило обсуждение пьес⁴¹. Практика закупки театральных спектаклей профсоюзами позволяла предоставлять рабочим билеты по сниженным ценам, что имело существенное значение для привлечения их в театр.

Театры выезжали к рабочим на предприятия, устраивали обсуждения спектаклей. Так, в Омске в 1928 г. часто практиковался выезд гортеатра в рабочие районы⁴². Томский передвижной театр органи-

зованного зрителя в 1929 г. выезжал к рабочим Анжерки, Тайги, Яшкина, Томска. После спектаклей проводились диспуты со зрителями о состоянии культуры, формировании нового человека. За два месяца 1929 г. театр провел 26 диспутов, в которых выступило 229 чел.⁴³.

В совершенствовании структуры свободного времени рабочих, организации культурного досуга большую роль призваны были сыграть рабочие клубы. Посещение клубов в исследуемый период являлось типичным видом отдыха рабочих. По данным Сибирского краевого совета профессиональных союзов в 1928 г. по 1607 профсоюзным организациям (без Союза сельскохозяйственных и лесных рабочих), в которых насчитывалось 220 тыс. чел., клубами обслуживалось более 120 тыс., красными уголками – 165,8 тыс. чел.⁴⁴.

В 1928 г. в Сибирском крае действовало 215 клубов и 3 тыс. красных уголков, а в 1937 г. только на территории Новосибирской, Омской областей и Красноярского края насчитывалось более 5,3 тыс. клубов⁴⁵. Таким образом, можно сделать вывод, что большинство рабочих Сибири имели возможность посещать клубы и красные уголки.

Одним из направлений приобщения рабочих к новым формам проведения досуга являлось вовлечение их в занятия в кружках при клубах. Предлагался широкий выбор любительских занятий. В 1928 г. в клубах Сибири действовало 26 видов различных кружков⁴⁶. Из 1607 профсоюзных организаций Сибири в 1025 были созданы и работали различные кружки, их число достигало 4920, а количество занимающихся – 72850 чел.⁴⁷ Таким образом, в среднем каждый третий член профсоюза принимал участие в работе какого-либо кружка. Примерно такой же уровень охвата рабочих кружковой работой сохранялся и в годы второй пятилетки. Так, в 1936 г., по данным профсоюзов Восточно-Сибирского края, в кружковую работу при клубах было вовлечено от 35 до 50 % рабочих⁴⁸.

В целом рассмотренные формы культурно-просветительной работы, широко применявшиеся в годы первых пятилеток, помогали выработке у новых рабочих промышленных предприятий Сибири культуры проведения свободного времени, свойственной индустриально-урбанистическому образу жизни. Следует особо подчеркнуть, что в процессе утверждения в повседневности рабочих Сибири устойчивых привычек к новым формам проведения свободного вре-

мени, в частности, к чтению, к занятиям в кружках, посещению культурно-зрелищных учреждений большое значение имела целенаправленная работа профсоюзных, партийных и комсомольских организаций. Как бы негативно не оценивалось становление тоталитарного режима в России и роль коммунистической партии в создании такого режима, следует все же отдать должное низовым звеньям партийно-государственной машины, немало сделавшим для приобщения рабочих к духовной культуре.

В первые десятилетия советской власти в стране была создана небывалая по масштабам и задачам система культурно-просветительной работы. Происходило массированное воздействие государства и правившей коммунистической партии на сознание населения, особенно интенсивной идеологической обработке подвергалось городское население, прежде всего, рабочий класс. Сегодня, рассматривая исторический путь страны и критически оценивая принудительное насаждение коммунистической идеологии со стороны правившей партии и государства, мы все же должны по достоинству оценить позитивную роль огромной культурно-просветительной работы, проводившейся в советский период. В частности, усилия государства и общественно-политических организаций по организации культурно-просветительной работы в годы первых пятилеток бесспорно помогли сотням тысяч новых рабочих успешнее адаптироваться к условиям промышленного производства и городского образа жизни.

*Статья подготовлена при поддержке РГНФ
проект № 06-01-00330а*

¹ **Московский А.С.** Формирование и развитие рабочего класса Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1968. С.86-87.

² **Рабочий класс** Сибири в период строительства социализма. 1917-1937. Новосибирск, 1982. С.235.

³ **Власть труда.** 1929. 7 дек.

⁴ **Социальное** развитие рабочего класса СССР. М., 1977. С.207.

⁵ **ГАИО.** Ф.Р-2280. Оп.2. Д.491. Л.14.

⁶ **Революция** и культура. 1929. № 2. С.49.

⁷ **НФГАКО.** Ф.1. Оп.1. Д.2. Л.44.

-
- ⁸ **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.12. Д.594. Л.30.
- ⁹ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.404. Л.91.
- ¹⁰ **Восточно-Сибирская правда**. 1930. 24 сент.
- ¹¹ **ГАНО**. Ф.П-3. Оп.1. Д.650. Л.133-147.
- ¹² **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.12. Д.775. Л.55.
- ¹³ **Социальное** развитие рабочего класса СССР. С.207.
- ¹⁴ **Сибирские огни**. 1930. № 10. С.72.
- ¹⁵ **Буторин В.П.** Просвещение рабочих Западной Сибири. 1928-1933. Новосибирск, 1977. С.111.
- ¹⁶ **НФГАКО**. Ф.1. Оп.1. Д.1. Л.85-89.
- ¹⁷ **ГАОО**. Ф.Р-28. Оп.1. Д.131. Л.431.
- ¹⁸ **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.19. Д.408. Л.11.
- ¹⁹ Там же. Д.407. Л.38.
- ²⁰ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.519. Л.76.
- ²¹ Там же. Л.109, 125.
- ²² **Ленинский шахтер**. 1936. 31 дек.
- ²³ **ГАНО**. Ф.Р-627. Оп.1. Д.1207. Л.112.
- ²⁴ **Кузнецкстрой** в воспоминаниях. Новосибирск, 1934. С.93-94.
- ²⁵ **Буторин В.П.** Просвещение рабочих Западной Сибири. С.97.
- ²⁶ **Советская Сибирь**. 1926. 10 февр.; **ГААК**. Ф.Р-78, Оп.2, Д.152, Л.28.
- ²⁷ **Жизнь** Сибири. 1929. № 1. С.106.
- ²⁸ **Буторин В.П.** Просвещение рабочих Западной Сибири. С.97; **Московский А.С.** Рост культурно-технического уровня рабочих Сибири. 1920-1937 гг. Новосибирск, 1979. С.273.
- ²⁹ **Молодежь СССР**. Стат. сборник. М., 1936. С.268.
- ³⁰ **Новосибирский рабочий**. 1932. 28 мая.
- ³¹ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.583. Л.37; Ф.Р-604. Оп.1. Д.35. Л.5.
- ³² **Власть** труда. 1927. 13 апр.
- ³³ **ГАНО**. Ф.Р-627. Оп.1. Д.404. Л.10.
- ³⁴ Там же. Л.13.
- ³⁵ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.84. Л.82.
- ³⁶ **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.16. Д.745. Л.4-5.
- ³⁷ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.519. Л.109.
- ³⁸ **Молодежь СССР**. Стат. сборник. С.270.
- ³⁹ Там же. С.268.
- ⁴⁰ **Власть** труда. 1926. 6 янв.

-
- ⁴¹ **Томский** зритель. 1927. № 2. С.9.
- ⁴² **ГАОО**. Ф.Р-1152. Оп.1. Д.1209. Л.7.
- ⁴³ **Проф.** движение. 1929. № 8. С.15.
- ⁴⁴ **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.12. Д.773. Л.55.
- ⁴⁵ **Буторин В.П., Казанцева Л.К., Московский А.С.** Роль клубов и театров Сибири в формировании духовного облика рабочих в годы первых пятилеток. 1928-1937 гг. // Культура и быт рабочих Сибири в период строительства социализма. Новосибирск, 1980. С.135.
- ⁴⁶ **ГАРФ**. Ф.5451. Оп.12. Д.785. Л.26.
- ⁴⁷ Там же. Д.549. Л.74.
- ⁴⁸ **ГАИО**. Ф.Р-2280. Оп.2. Д.411. Л.8.

Р.Е. Романов

**СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
АДАПТАЦИИ МОЛОДЫХ РАБОЧИХ НА ОБОРОННЫХ
ПРЕДПРИЯТИЯХ ЗАПАДНОСИБИРСКОГО ТЫЛА
(1941 – 1945).**

Изучение сознания и поведения рабочей молодежи оборонной промышленности в районах Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны является актуальной и новой проблемой. Ее рассмотрение дает возможность реконструировать различные аспекты социальной истории тыла в антропологическом измерении. В рамках этой проблематики особое место занимают вопросы адаптации молодого поколения рабочих к индустриальному труду и быту. В данном случае речь идет о влиянии настроений и поведенческих стереотипов подростков и молодых людей на особенности их включения в сферу военно-промышленного производства и повседневную жизнь военного времени.

Предметом исследования в статье является сознание и поведение молодых рабочих оборонных предприятий Западной Сибири. В частности, рассматривается отношение юношей и девушек к трудовой деятельности и повседневности, их реакция на трудности и лишения военного времени. В этом контексте изучаются факторы, влиявшие на этику труда, формы нарушения производственной дисциплины, повседневное поведение рабочей молодежи.

В годы войны на отношение подростков и молодых людей к трудовой деятельности оказывали влияние чрезвычайные меры, принятые государством для увеличения рабочего дня и укрепления производственной дисциплины. 26 июня 1941 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» на оборонных заводах вводилась сверхурочные работы продолжительностью от 1 до 3 часов, отменялись выходные и отпуска. В соответствии с Указом от 26 декабря 1941 г. «Об ответственности рабочих и служащих за самовольный уход (дезертирство) с предприятий военной промышленности» определялись меры по борьбе с нарушениями производственной дисциплины. Директора заводов обязывались изымать паспорта у рабо-

чих, сообщать в органы милиции об их самовольном уходе с производства, передавать городским и районным прокурорам материалы для привлечения дезертиров к уголовной ответственности¹.

Юноши и девушки, поступавшие на предприятия, были вынуждены адаптироваться к существовавшим в военное время производственным отношениям. Из-за длительного рабочего дня, отсутствия времени для отдыха они испытывали огромные физические и психологические перегрузки, что оказывало значительное влияние на мотивацию подростков и молодых людей к труду.

В этих условиях существенным фактором мобилизации сил рабочей молодежи на непрерывное увеличение выпуска продукции для фронта являлась пропагандистская работа партийных и комсомольских организаций. Она способствовала возникновению в массовом сознании подростков и молодых людей представления о труде как об одном из условий Победы над фашизмом. В начале 1942 г. комсомольцы завода им. Чкалова обратились к молодежи Новосибирской области с предложением принять участие в социалистическом соревновании в честь 25-й годовщины Красной Армии. Молодые рабочие брали на себя сообразительства по выполнению норм на 150 %, созданию 5 комсомольско-молодежных бригад и обучению 200 учеников, выпуску сверх плана комплекта вооружения для оснащения 100 боевых единиц, двух приборов опытной конструкции, обеспечению за счет рационализации производства экономии на 400 тыс. руб.². Данное воззвание комсомольцев завода № 153 было рассчитано на пропагандистский эффект, поскольку ориентировало молодое поколение трудящихся на решение производственных задач в условиях военного времени.

Для пропаганды самоотверженной трудовой деятельности широко использовались пресса и радио. Средства массовой информации транслировали те настроения трудящихся, которые органично вписывались в русло агитационной работы партии и комсомола. Весной 1942 г. в одной из радиопередач, посвященной патриотизму комсомольцев в тылу и на фронте, прозвучало выступление молодого рабочего Вершинина, рассказавшего о своей производственной деятельности. Выступавший отметил, что его желание работать на заводе было одобрено отцом, призванным в Красную Армию. Данное заявление могло использоваться как средство для внедрения

в сознание молодежи представления о единстве фронта и тыла на уровне отдельной семьи. 24 марта 1943 г. в газете «Советская Сибирь» был опубликован отрывок из выступления знаменитого стахановца Ширшова на I съезде рабочей молодежи. В нем отмечалось, что юноши и девушки обязаны перенимать профессиональный опыт у кадровых рабочих, повышать квалификацию, соблюдать дисциплину³. Данные требования, адресованные к подросткам и молодым людям, трудившимся на оборонных предприятиях, влияли на повышение их мотивации к совершенствованию технических знаний и навыков.

На формирование трудовой морали молодых рабочих воздействовала не только официальная пропаганда, но события их личной жизни, опаленной войной. Стремление поступить на завод, получить профессию, стать стахановцем, обуславливалось эмоциональной реакцией юношей и девушек на уход отцов, братьев в действующую армию, потерю родственников, друзей, погибших на фронте или в оккупации. В Томске на заводе «Манометр» трудился молодой рабочий Сергей Пушкарский. В 1942 г. после его призыва в ряды РККА брат солдата 15-летний Борис Пушкарский добровольно поступил на предприятие учеником слесаря-сборщика. Получив производственную квалификацию, он стал молодым стахановцем-пятисотником.

Одним из факторов, обуславливавших высокую мотивацию рабочей молодежи к производственной деятельности, был личный опыт переживания немецкой оккупации. В данном случае трудовая этика подростков и молодых людей формировалась под влиянием впечатлений, полученных от увиденных сцен насилия, осуществляемого захватчиками над гражданским населением на оккупированной территории СССР. В мае 1943 г. молодой рабочий Смирнов в своем радиовыступлении заметил, что для него главным мотивом высокой производительности труда является месть врагу за погибших родственников и близких⁴. Подобные выступления несли мощный эмоциональный заряд, использовавшийся комсомолом для патриотического воспитания молодежи.

Негативно на мотивацию молодых рабочих к труду воздействовали суровые условия повседневной жизни. В годы войны юноши и девушки, занятые на оборонных предприятиях, испытывали огром-

ные материально-бытовые лишения, вызванные острой нехваткой жилья, одежды и обуви, продуктов питания, низким размером или невыплатой заработной платы. Работница завода № 153 Никоненко, чье имя было занесено на доску почта, несколько месяцев не получала зарплату. Из-за постоянного недоедания она перестала работать и «дезертировала» с предприятия. В октябре 1942 г. инструктор Макушин в справке о проверке деятельности комсомольско-молодежных бригад на заводе № 188 отмечал, что молодой рабочий Пятанов, являвшийся в течение нескольких месяцев стахановцем, стал хуже трудиться. Автор документа обратил внимание на его тяжелое бытовое положение. Кроме того, после госпитализации отца на иждивении у подростка осталась младшая сестра⁵.

Иногда подростки и молодые люди, доведенные до отчаяния суровыми условиями быта, искали помощи в областных партийных инстанциях. 2 декабря 1944 г. на имя первого секретаря Новосибирского горкома ВКП(б) Асланова было отправлено письмо учащихся РУ № 3. Молодежь жаловалась на руководство ремесленного училища, не сумевшего обеспечить их приемлемым жильем, одеждой и обувью, нормальным питанием. Протестуя против такого положения, юноши и девушки, в случае равнодушного отношения к их нуждам, намеревались покинуть учебное заведение.

Молодые рабочие делились своими переживаниями в переписке с родственниками и близкими. «На работу не ходили уже вторую неделю, в бараке холодно, не топят, негде пимы посушить. Кормят плохо, живем в холоде и голоде» – отмечала в письме к родителям ученица школы ФЗО № 13 Гредина З., выражая чувства и настроения многих подростков и молодых людей, трудившихся в годы войны на оборонных предприятиях⁶.

Значительное влияние на формирование этики труда рабочей молодежи оказывал ее досуг. Из-за продолжительного рабочего дня подростки и молодые люди практически не имели свободного времени, что ослабляло их мотивацию к производственной деятельности. Комсомольские организации стремились организовать культурный отдых юношей и девушек для того, чтобы они могли отвлечься от тягот трудовой и повседневной жизни. Тем не менее, руководители предприятий, ремесленных училищ и школ ФЗО, как правило, не создавали условий для его проведения, что вызывало негативную

реакцию со стороны молодых рабочих. В апреле 1944 г. в ходе рейда по учебным заведениям гострудрезервов Новосибирска с подростками проводились беседы, в которых они часто высказывали недовольство организацией досуга. В частности, комсомолка Чернякова заявила о желании покинуть школу ФЗО из-за отсутствия возможности участвовать в городских культурных мероприятиях⁷. Данный пример свидетельствует о том, что условия проведения свободного времени воздействовали на молодежную этику труда.

Помимо материально-бытовых лишений и отсутствия возможностей для проведения досуга, на отношение рабочей молодежи к труду влияли психологические проблемы ее взаимоотношений с руководителями производства. Стахановец комбината № 179 Азаров, износивший брюки, обратился за помощью к начальнику цеха Метлину. Но он не оказал помощи комсомольцу. Из-за отсутствия одежды юноша не работал полтора месяца и был арестован как дезертир. На плечах 19-летней работницы завода им. Чкалова Людмилы Шалыгиной остались 5 малолетних братьев и сестер. Несмотря на то, что семья оказалась в тяжелом положении, заводской комитет комсомола не помог ей. Чтобы не умереть от голода, девушка занялась воровством продуктов питания. За совершение данных правонарушений она была задержана органами НКВД и осуждена на 8 лет тюремного заключения⁸.

В годы войны причинами ослабления мотивации юношей и девушек к производственной деятельности являлись тяжелые условия труда, суровый быт, отсутствие возможностей для проведения свободного времени, безразличное отношение к нуждам молодежи руководителей учебных заведений гострудрезервов, партийных и комсомольских организаций, начальников цехов, мастеров предприятий. В связи с этим, молодые рабочие, не выдерживавшие тягот и лишений, пополняли контингент нарушителей трудовой дисциплины.

На оборонных предприятиях были широко распространены различные формы таких нарушений. Появлялось халатное отношение к правилам техники безопасности, приводившее к высокому травматизму среди молодых рабочих. 5 ноября 1942 г. на заводе № 617 подростки Нароенко и Смирнов ремонтировали штамп пресса. Во время ремонта Смирнов случайно включил оборудование, механизмы которого зажали пальцы Нароенко. На заводе № 69 рабочих Ка-

цын получил перелом руки, когда его напарник пустил станок без предупреждения⁹.

В военное время массовым явлением стали опоздания, прогулы, самовольный уход с предприятий, совершаемые, в основном, рабочей молодежью. Юноши и девушки опаздывали на работу из-за желания выспаться после предыдущей многочасовой смены. Прогулы совершались, как правило, из-за отсутствия одежды и обуви, недоедания, болезней. По этим причинам 4–5 ноября 1944 г. в Ленинск-Кузнецке на заводе № 526 не работало в среднем по 256 чел. в сутки. В Новосибирске на комбинате № 179 после начала утренней смены в общежитиях оставалось по 20–30 «прогульщиков». Молодые рабочие Павел Контаев, Александр Пудиков, Федор Литвинов, Николай Кожуров, Александр Князев, Павел Солдатов, Клавдия Щеглова, потеряв продовольственные карточки и ослабев от голода, две недели не выходили на работу.

Особенно негативное влияние на производственную деятельность предприятий оказывал самовольный уход молодых рабочих. В августе–октябре 1941 г. ремесленное училище, размещенное на базе завода № 153, покинули около 200 учащихся. Причинами их «дезертирства» являлись тяжелые бытовые условия и воровство в общежитиях, продолжительный рабочий день, длившийся по 16–18 часов в сутки. Среди сбежавших находились также подростки, эвакуированные из западных районов страны, и желавшие поскорее вернуться домой¹⁰.

В военное время за нарушение трудовой дисциплины предусматривались различные меры наказания. В июле 1942 г. на заводе № 69 один из выпускников школы ФЗО был осужден за распитие спирта на рабочем месте. Слесаря Логунова 1926 года рождения за прогулы суд несколько раз приговаривал к принудительным работам сроком от 2 до 5 месяцев, пока он не сбежал с предприятия. На заводе № 208 молодого рабочего Курванова за опоздание на 23 минуты товарищеский суд направил на три месяца в подсобный цех. Подросток отказался там работать и был осужден как дезертир. Михаил Кокотов самовольно покинул Томский подшипниковый завод и уехал на неделю к родителям в деревню. После возвращения на предприятие его арестовали и приговорили к 8 годам тюремного заключения¹¹.

Нарушение производственной дисциплины все же не всегда сопровождалось суровыми наказаниями. Молодого рабочего комбината № 179 Горбунова за двадцатидневную отлучку осудили на 6 месяцев принудительных работ. Но в ход дела вмешался комитет комсомола, добившийся отмены приговора. Комсомольцы взяли шефство над подростком, и он стал добросовестно относиться к труду.

В отдельных случаях нарушители трудовой дисциплины долгое время оставались безнаказанными. Председатель военного трибунала войск НКВД Новосибирской области майор юстиции Малыхин сообщал, что многие молодые люди, сбежавшие с предприятий, возвращались в села, где их принимали на работу в колхозы. Работница завода № 556 Кротова самовольно убыла в колхоз «Знамя Труда» Мошковского района Новосибирской области, где и трудилась до задержания органами НКВД.

Судебные органы иногда по ошибке заключали под стражу невиновных молодых рабочих. В декабре 1942 г. на пленуме Заельцовского райкома ВКП(б) секретарь Алексеев отмечал, что директора предприятий оформляли дела в прокуратуру на работников, не совершавших правонарушения. На заводе № 617 была задержана комсомолка Петрова, обвиненная в дезертирстве. После вынесения ей приговора стало известно, «что она работает нормально, без прогулов и является стахановкой»¹².

Помимо применения карательных санкций, руководители производства пытались привлечь к проблеме бегства юношей и девушек с предприятий и учебных заведений трудрезервов внимание их родителей. 29 декабря 1944 г. школу ФЗО № 9 г. Томска покинул подросток Александр Гречко. Директор училища Шкадоревиц направил письмо его матери с просьбой помочь вернуть «дезертира»¹³.

В годы войны численность молодых рабочих, нарушивших трудовую дисциплину, была очень высока. За 1942 г. на заводе № 564 количество прогульщиков составило 1047 чел, дезертиров – 774. В январе этого года было зафиксировано 22 прогула и 7 самовольных уходов, июне – соответственно 92 и 22, декабре – 116 и 141. С января по октябрь 1943 г. с завода № 153 дезертировало 1373 чел, в том числе окончивших школу ФЗО № 3 – 832, мобилизованных из Новосибирской области – 541. За 1943 г. на заводе № 644 дисциплину нарушили 517 рабочих в возрасте до 20 лет. При этом администра-

тивные и уголовные наказания понесли лишь 197 чел. В 1944 г. из 617 молодых рабочих, трудившихся на предприятии, опоздали на работу 107 чел., совершили прогулы – 182, сбежали с завода – 171. Всего в Новосибирске за 1943 г. заводы покинули 20 тыс. чел, в 1944 г. – 10,2 тыс. чел.¹⁴.

Жесткий ритм оборонного производства и тяготы повседневной жизни оказывали негативное воздействие на поведение молодых рабочих не только на производстве, но и в быту. Юноши и девушки не следили за своим внешним видом и личной гигиеной. В 1944 г. в РУ № 2 учащиеся оставались нестриженными, одетыми в грязные и оборванные рубашки, выпущенными поверх брюк. Их босые, грязные ноги «цветом не отличались от земли». У ребят, длительное время не посещавших баню, появились вши. В столовой отсутствовал умывальник, и молодежь шла на обед с испачканными руками.

Подростки и молодые люди, проживавшие в заводских бараках, не соблюдали правила внутреннего распорядка. Возвращаясь в общежития после смены, юноши и девушки, одетые в грязные и засаленные спецовки, садились на кровати, заправленные выстиранным бельем. В комнатах они сморкались и плевали на пол, бросали под столы мусор и картофельную шелуху. На заводе № 386 в бараках № 4 и 5 рабочие разбили стекла, «ходили по естественным надобностям» в коридорах и на лестничных площадках, отбирали у учащихся школы ФЗО хлеб, одежду, обувь, воровали продовольственные карточки. Часто между жильцами возникали ссоры, сопровождавшиеся нецензурной лексикой и драками¹⁵.

Безразличное отношение молодых рабочих к чистоте и порядку в жилых помещениях ослабляло эффективность мероприятий, направленных на улучшение условий их повседневной жизни. В начале 1944 г. на заводе № 188 комсомольцы провели месячник по благоустройству общежитий. Но отсутствие воспитательной работы среди юношей и девушек привело к тому, что через некоторое время землянки и бараки вновь оказались в антисанитарном состоянии.

Комсомольские организации оборонных предприятий стремились привлечь молодых рабочих к решению их бытовых проблем. В Новосибирске на одном из военных заводов комсомолец Николай Юрьев 1927 года рождения возглавил шефство над комнатой в общежитии. Юноша следил за порядком в помещении, организовал

досуг сверстников. В августе 1943 г. на заводе № 188 в месячнике по благоустройству барачков участвовали 210 комсомольцев. Помимо ремонта жилых помещений, они вели воспитательную работу с подростками и молодыми людьми¹⁶.

Наряду с воспитательным воздействием комсомола, на поведение молодежи влияли нормы их взаимоотношений в повседневной жизни. Подростки и молодые люди оказывали помощь друг другу в трудную минуту. Рабочий Томского подшипникового завода Валя Войтко, потерявший хлебные карточки, исхудал от голода. В течение месяца товарищи делились с ним своим скудным пайком. Такая взаимовыручка помогла многим юношам и девушкам выжить в военное лихолетье.

Коллектив сверстников оказывал не только поддержку, но и воздействовал на поведенческие реакции подростков и молодых людей. На заводе № 386 одна из работниц во время смены оставила поточную линию и уснула на участке упаковки. Во время сна напарницы разукрасили ей лицо и руки черным лаком. После этого случая ничего подобного в цехе больше не происходило¹⁷.

Тем не менее, во взаимоотношениях молодых рабочих часто возникали трения и конфликты. В апреле 1943 г. учащиеся ЖУ № 3 в столовой избili ученика школы ФЗО № 32 Курапова. Их агрессивные выходки привели к тому, что подростки из школы ФЗО боялись идти на обед без сопровождения мастера.

Асоциальные формы поведения рабочей молодежи получили массовое распространение в связи с поступлением на предприятия и в учебные заведения гострудрезервов воспитанников детдомов и заключенных трудовых колоний для несовершеннолетних. Подростки, относившиеся к данному контингенту, затевали драки, в общении с взрослыми и сверстниками использовали нецензурную лексику, воровали личное и казенное имущество, грабили прохожих на улице, сбегали с заводов, ремесленных училищ и школ ФЗО.

Многие юноши и девушки, самовольно покинувшие предприятия, пополняли ряды уличной преступности. С июля 1942 г. по июль 1943 г. в Кемерово было совершено 626 квартирных краж. В связи с этим правоохранительные органы привлекли к уголовной ответственности 434 учащихся ремесленных училищ, школ ФЗО. За сентябрь – ноябрь 1942 г. в Новосибирске за воровство и хулиганство

арестовали 52 молодых рабочих. В их числе были три подростка, задержанные сотрудниками милиции за ограбление прохожих на улице¹⁸.

В годы войны под влиянием различных социокультурных факторов в массовом сознании рабочей молодежи формировались настроения, обуславливавшие ее поведение на производстве и в повседневной жизни. Моральные стимулы, в частности пропагандистская работа партии и комсомола, уход родственников и близких на фронт, желание мстить врагу, побуждали подростков и молодых людей к высокой трудовой активности. Вместе с тем жесткий ритм военно-промышленного производства, материально-бытовые лишения, эмоциональные стрессы способствовали ослаблению их мотивации к труду и приводили к массовым нарушениям производственной дисциплины.

С другой стороны, условия труда и повседневности воздействовали на формирование бытового поведения юношей и девушек. Основным его мотивом являлось стремление подростков и молодых людей выжить в военное лихолетье. Данное побуждение обуславливало различные поведенческие стереотипы, которые выражались в их конкретных поступках: от взаимовыручки и помощи товарищу до агрессивных действий, направленных против окружающих людей.

Таким образом, сознание и поведение молодых рабочих оказывали значительное влияние на их адаптацию к индустриальному труду и городской повседневной жизни. Настроения, доминировавшие среди молодежи, обуславливали поведенческие реакции юношей и девушек, позволявшие им приспособливаться к условиям военного времени.

*Статья подготовлена при поддержке РГНФ,
проект № 06-01-00330а*

¹ **Указ** Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» от 26 июня 1941 г. // Подвиг тыла. Документы и материалы. М., 1970. С.6; **Указ** Президиума Верховного Совета СССР «Об ответственности рабочих и служащих за самовольный уход (дезертирство) с предприятий военной промышленности» от 26 декабря 1941 г.//Советское право в период Великой Отечественной войны. Ч.2. Уголовное право. М., 1948. С. 84-85.

-
- ² ГАНО. Ф.190. Оп.2. Д.556. Л.29, 30.
- ³ Там же. Ф.190. Оп.2. Д.693.Л.6; Советская Сибирь № 67. 24 марта 1943г.
- ⁴ **Брестовицкая В.** Манометровый завод. // О людях с чистой совестью. Из истории группы томских заводов. М., 1992. С.55 – 56; ГАНО. Ф.190. Оп.2. Д.815. Л.1.
- ⁵ ГАНО. Ф.22. Оп.3. Д.1186. Л.176.
- ⁶ Там же. Д.1560. Л.29, 43.
- ⁷ Там же. Оп.3. Д.1556. Л.65.
- ⁸ Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). Сб. документов. Новосибирск, 2005. С.68.
- ⁹ ГАНО. Ф.22. Оп.3. Д.1187. Л.95.
- ¹⁰ **Оборонная** промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны. С.683; ГАКО. Ф.75. Оп.1. Д.155. Л.9; ГАНО. Ф.738. Оп.1. Д.272. Л.208-209.
- ¹¹ ГАНО. Ф.22. Оп.3. Д.1187. Л.96; Ф.190. Оп.2. Д.797. Л.31.
- ¹² ГАНО. Ф.190. Оп.2. Д.968. Л.69; Ф.219. Оп.1. Д.14. Л.1; Ф.745. Оп.1. Д.177. Л.77.
- ¹³ ГАНО. Ф.1020. Оп.5а. Д.55. Л.80.
- ¹⁴ ГАНО. Ф.4. Оп.7. Д.483. Л.75; Ф.22. Оп.3. Д.1187. Л.108; Ф.190. Оп.2. Д.706. Л.49; Ф.747. Оп.1. Д.17. Л.18.
- ¹⁵ ГАНО. Ф.4. Оп.6. Д.476. Л.117; Ф.22. Оп.3. Д.1184. Л.98; Ф.190. Оп.2. Д.663. Л.76.
- ¹⁶ ГАНО. Ф.22. Оп.3. Д.556. Л.190; Ф.190. Оп.2. Д.972. Л.83.
- ¹⁷ «Долга на земле не имею». Рассказывают ветераны. // **Букин С.С.** Завод «Искра» в годы Великой Отечественной войны. Исторический очерк и воспоминания ветеранов. Новосибирск, 2001. С.100; **Из истории** земли Томской. Кто был для фронта мал. Сб. документов. Томск, 2003. С.295.
- ¹⁸ ГАКО. Ф.75. Оп.1. Д.35. Л.41; ГАНО. Ф.22. Оп.3. Д.1184. Л.75; Ф.198. Оп.1. Д.231. Л.56.

С.С. Букин

НЕМЕЦКИЕ ВОЕННОПЛЕННЫЕ В СТОЛИЦЕ СИБИРИ: АДАПТАЦИЯ К РЕАЛИЯМ ТРУДОВОЙ И ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ.

Одним из последствий Второй мировой войны стало формирование на территории Советского Союза второго подневольного архипелага ГУПВИ – главного управления по делам военнопленных и интернированных НКВД СССР, в лагерях, рабочих батальонах и спецгоспиталях которого находилось около 4 млн. чел. – бывших военнослужащих вражеских армий и интернированных гражданских лиц. Изданные в отношении них директивные документы советского правительства по сути своей соответствовали принципам Гаагской конвенции 1907 г. «О законах и обычаях сухопутной войны» и Женевской конвенции 1929 г. «Об обращении с военнопленными». СНК СССР 1 июля 1941 г. утвердил «Положение о военнопленных», а 21 июля НКВД выпустил соответствующий приказ. В этих документах сдавшимся в плен гарантировалось сохранение жизни, предоставление медицинской помощи, продовольственное снабжение, запрещалось «оскорблять военнопленных и жестоко обращаться с ними».

Вместе с тем узники ГУПВИ, особенно в военные и первые послевоенные годы, в полной мере ощутили на себе всю тяжесть повседневной жизни в России. Непосредственно сказывались и непривычно суровые природно-климатические условия. В спешно созданные лагеря прибывали уже ослабленные люди, часто побывавшие в многодневном окружении, вынесшие долгий путь по российским просторам. Практически для всех сдача в советский плен означала крутой и трагичный перелом в судьбе, крушение жизненных планов. «Что принесли мы с собой? Что было у нас за плечами? За нами была пустота. Не было больше Германии, государства, правительства, армии, связи с родными. Оклеветанные, обруганные, с действительной или мнимой виной, не отвечая ни перед кем, кроме самого себя, выданные насилью, материальному и психическому давлению. Старшие поколения – в осознании того, что они пережили второе, может быть окончательное крушение; молодежь – час-

точно вырвавшаяся из туманного облака нацистской пропаганды, но не способная различить, где действительно находятся правда и ложь, добро и зло. Разбитые ценности и искореженные идеалы – и вот стоим мы там!»¹

Адаптация миллионов иностранцев различных национальностей к реалиям советского плена – сложный и новый в историографии вопрос. В настоящей статье предпринимается попытка рассмотреть его на примере новосибирского лагеря № 199, представлявшего типичный «остров» архипелага ГУПВИ.

К началу Второй мировой войны Новосибирск в ходе индустриализации превратился в крупный промышленный город. По данным переписи 1939 г. здесь проживали 404 тыс. чел. В военное время в результате эвакуации и массового привлечения сельской молодежи к труду на промышленных предприятиях произошел существенный прирост населения. В начале 1943 г. его численность достигла 597 тыс. чел., а через год – 609 тыс. Непрерывно рос и качественно развивался стратегический оборонный комплекс, поставлявший сражавшейся армии боеприпасы, различные виды военной техники и снаряжения, медикаменты, продукты питания и обмундирование. За 1941–1945 гг. объем промышленного производства в городе увеличился более чем в 5 раз. Бурное наращивание индустриального потенциала требовало соответствующего кадрового обеспечения, что на протяжении всех военных лет относилось к числу острейших социально-экономических проблем.

Одним из способов её решения стало привлечение военнопленных. Они рассматривались в качестве значительного источника рабочей силы и были призваны восполнить острейший дефицит кадров на промышленных предприятиях и стройках города. Колонны людей в обносившихся, иностранного покроя шинелях и кителях бросались в глаза прохожим на улицах Новосибирска, вызывали неподдельное любопытство. Как свидетельствует очевидец, «много пленных немцев работали в городе. Проходя по Красному проспекту, они нам протягивали руки и произносили «брот». Сердце сжималось, что вот вы сами нам и себе принесли столько страданий и разрухи»².

Вопрос о создании в Новосибирске крупного лагеря военнопленных численностью 10 тыс. чел. был поставлен на повестку дня ранней весной 1943 г. В марте этого года в областное управление НКВД

поступила директива из центра, в которой предлагалось немедленно приступить к оборудованию лагерных отделений. Для приложения труда подневольных контингентов в качестве первоочередных определялись строительные объекты наркоматов боеприпасов и авиационной промышленности, т.е. ведущих отраслей оборонного комплекса г. Новосибирска. Специальная комиссия, составленная из сотрудников НКВД, партийных и советских органов, выезжала в районы города для изучения возможностей размещения и трудового использования военнопленных³.

Однако дело затягивалось. Сложившие оружие солдаты и офицеры германской и союзных ей армий направлялись преимущественно в тыловые регионы европейской части страны. Приказ Народного комиссариата внутренних дел «Об организации лагеря в районе г. Новосибирска» был принят лишь 21 июля 1944 г. Ему присваивался номер 199, а плановая численность военнопленных устанавливалась в 15 тыс. чел. Начальником лагеря был назначен подполковник госбезопасности А.Я. Пасынков, ранее руководивший оперативным отделом управления НКВД по Новосибирской области. Предусматривалось формирование пяти лагерных отделений, наиболее крупные из них при комбинате 179 (ныне «Сибсельмаш») и заводе № 65 наркомата боеприпасов. После поступления приказа, 27 июля 1944 г. постановление «Об организации лагеря военнопленных в г. Новосибирске» приняло бюро областного комитета ВКП(б). В нем определялась дислокация лагерных зон, а директора предприятий в сжатые сроки обязывались закончить их обустройство, предусматривавшее оборудование жилых помещений, пищеблоков, бань, прачечных, дезокамер, лечебных пунктов⁴.

Первый эшелон военнопленных прибыл в Новосибирск в ночь с 19 на 20 сентября 1944 г. В нем находилось 2 тыс. бывших военнослужащих германской и союзных ей армий. Второй эшелон с контингентом в 2302 чел. поступил в город 30 сентября. По пути в Сибирь они продолжительное время размещались в Темниковском лагере № 58 в Мордовской АССР. Среди прибывших даже после поверхностного медицинского осмотра оказалось свыше 800 чел. дистрофиков с крайней степенью истощения и ослабленных военнопленных, много больных, страдавших такими заболеваниями как воспаление легких, ангина, рожа, кровавый понос.

Тем не менее, администрация лагеря, выполняя требования партийных органов, стремилась как можно быстрее задействовать поступившие трудовые ресурсы. Установленный инструкцией НКВД 21-дневный карантин сократили до 10 дней. К концу октября в лагере содержалось 4286 работоспособных человек, из которых 2940 были приданы комбинату 179, 495 – строящемуся заводу «Тяжстанкогидропресс», 680 – хлопчатобумажному комбинату, также находившемуся в стадии строительства, 51 – тресту «Сибстанкострой» и 120 – стройуправлению железной дороги. По мере поступления новых контингентов организовывались лагерные отделения и при других предприятиях города: заводах «Электросигнал», «Электроагрегат», стрелочном, «Труд», станкостроительном им. 16 партсъезда, инструментальном им. Воскова, «Большевик»⁵.

Первые крупные партии иностранцев были направлены на тарное производство комбината 179. Одни военнопленные работали на циркулярных пилах и деревообрабатывающих станках, другие сколачивали снарядные ящики. Ветераны «Сибсельмаша», работавшие в то время с немецкими бригадами, отмечают честность военнопленных при сдаче продукции, их вежливость. С массовых приветствий «Гутен морген» начиналась каждая рабочая смена, продолжительность которой составляла 11 часов. Вместе с тем бросалась в глаза изможденность этих людей. Часто можно было видеть, как слаб и плохо чувствует себя человек, стоящий у станка или подносящий доски. Всего до конца войны, по отчетным документам лагеря, военнопленные изготовили 864 тыс. ящиков для боеприпасов. Тем самым была решена сложная и важная задача, ибо нехватка тары сдерживала отpravку снарядов на фронт.

Однако основная масса военнопленных направлялась на стройки и производство строительных материалов. Иностранные бригады построили крупные промышленные объекты: литейный цех на заводе «Тяжстанкогидропресс», сталелитейных цех на стрелочном заводе, кузнечный цех на заводе им. XVI партсъезда, блочный двухэтажный корпус для изготовления стальных конструкций треста «Стальконструкция» и многие другие. Силами военнопленных было изготовлено 39 млн. шт. кирпича, 230 тыс. шт. шлакоблоков, добыто 160 тыс. м³ бутового камня и щебенки, заготовлено и переработано 140 тыс. м³ древесины.

Существенный вклад они внесли в благоустройство города: проложили шоссейные дороги в районе Оловозавода и «Тяжстанкогидропресса», заасфальтировали 22 тыс. м² улиц и площадей, выкопали траншеи и уложили 5 тыс. погонных метров труб городского водопровода. Военнопленные сыграли большую роль в решении жилищной проблемы в трудное послевоенное время. В различных районах Новосибирска они построили благоустроенные дома, в том числе четырех- и пятиэтажные, общей площадью 40675 м². Ими было выполнено «особо важное задание» – возведение комфортабельного жилого дома для сотрудников аппарата обкома ВКП(б). Военнопленные также построили или капитально реконструировали несколько общественно-культурных зданий, в том числе Западно-Сибирского филиала Академии Наук на ул. Фрунзе.

Узники лагеря привлекались и к сельскохозяйственному труду. В поселке Мирный Коченевского района было организовано многоотраслевое подсобное хозяйство, в котором от 300 до 500 человек занимались выращиванием скота, картофеля, овощей. Военнопленных, грузивших зерно, можно было постоянно видеть на Новосибирском и Бердском элеваторах.

За все время своей производственной деятельности с октября 1944 г. по ноябрь 1948 г. лагерь был рентабельным, перечислил в доход государству 17,7 млн. руб. Военнопленные не только окупали расходы по своему содержанию, но и, безусловно, немало сделали для социально-экономического развития Новосибирска⁶.

Вопросы трудового использования подневольных контингентов детально регулировались инструкциями НКВД, в которых подчеркивалась необходимость их сохранения как рабочей силы, а вовлечение «трудового фонда» в производственный процесс характеризовалось как главный показатель, по которому следует оценивать деятельность лагеря. Его администрация заключала договора с хозяйственными организациями, определявшие взаимные права и обязанности.

В соответствии с Положением НКВД от 29 сентября 1945 г. о трудовом использовании военнопленных в лагере устанавливались 3 категории трудоспособности:

1. годные для любых физических работ;
2. годные к труду средней тяжести;
3. годные только к легкому труду.

Входившие в первую и вторую группу использовались на промышленных предприятиях и стройках наравне с советскими рабочими, а попавшие в третью категорию осуществляли, как правило, внутрилагерные работы. Выплачивалось денежное вознаграждение, но только выполняющим и перевыполняющим нормы выработки, причем его общая сумма не могла превышать 200 руб. в месяц. На руки разрешалось выдавать максимум 150 руб., а остальные денежные средства заносятся на лицевые счета. Для высококвалифицированных специалистов и занятых на административно-технических должностях заработная плата исчислялась из расчета 50 % от установленного для данной должности оклада по советской тарифной сетки, но не свыше 500 руб. Применялись и другие меры поощрения зарубежных «стахановцев»: размещение в более благоустроенных бараках, первоочередная продажа из лагерных ларьков продуктов питания, предметов личного обихода, табачных изделий. Одновременно вводились и четко определенные меры наказания для плохо работающих: объявление выговора, арест с содержанием на гауптвахте, перевод в штрафное подразделение с тяжелым режимом работы, лишение права переписки с родственниками на срок до двух месяцев, запрет на пользование деньгами. Злостные «саботажники» предавались суду военного трибунала⁷.

Большинство военнопленных относилось к «низовым слоям» бывших вражеских соединений, преобладали солдаты, ефрейторы, унтер-офицеры и капралы, многие владели рабочими профессиями. Руководители предприятий и строек ценили этих людей как рабочую силу, предпочитая их другим категориям заключенных за «более высокую квалификацию и способность к труду».

В 1945 г. военнопленные трудились на 15 крупных предприятиях и стройках города. Отдельные цеха заводов «Гязстанкогидропресс», станкостроительного им. XVI партсъезда, инструментального им. Воскова, «Труд» и других от 60 до 100 % укомплектовывались рабочей силой подневольных иностранцев. В целях соответствия их квалификации потребностям производства производились подготовка и переподготовка кадров. В 1945 г. были обучены различным специальностям 4068 военнопленных, в том числе 2270 сборщиков тары, 421 плотник, 386 слесарей, 252 фрезеровщика, 237 токарей, 110 каменщиков, 92 сверловщика и др.

По сравнению с осенью и зимой 1944–1945 гг. удалось значительно укрепить здоровье военнопленных. Основной лагерный показатель – наличие «трудфонда» повысился с 43 % в начале года до 86 % в его конце. В летний период 1945 г. ослабленный контингент лагеря – всего около 800 чел. использовался на сельскохозяйственных работах, а с наступлением холодов – в теплых цехах таких предприятий как мясоконсервных комбинат, жиркомбинат и других с обязательным предоставлением дополнительного питания⁸.

Лагерь 199 был включен в плановую систему организации производства, на его контингент переносились традиционные советские методы стимулирования труда. Широко организовывалось так называемое трудовое соревнование, которое было прямой копией социалистического соревнования. Только вместо партийных и профсоюзных органов его «развертыванием» среди военнопленных занимались активисты антифашистского комитета. Они определяли лучшие бригады и передовиков производства, пропагандировали их опыт, вывешивали доски почета. Учреждались переходящие Красные знамена. Бывшие вражеские военнослужащие участвовали в соревновании, посвященном годовщинам Красной Армии, революционным праздникам, дням рождения Сталина и т.п. Причем достигнутые показатели нередко были действительно высоки. В отчетах новосибирских предприятий тех лет можно встретить формулировку, что победителем соревнования среди трудовых коллективов вышел ... спецконтингент.

В значительной мере благодаря труду военнопленных ранее не выполнявшие производственную программу трест «Сибстанкострой», заводы «Труд», станкостроительный им. XVI партсъезда, инструментальный им. Воскова с весны 1945 г. стали регулярно превышать плановые показатели. Переходящие Красные знамена получили кирпичный завод и мяскокомбинат. Тарный завод комбината 179, прежде считавшийся одним из самых отстающих производств, вышел в число передовых.

Внедрялись и оригинальные формы стимулирования трудовой деятельности. Немецкие военнопленные «боролись» за право подписать рапорт товарищу Адольфу Геннеке – своеобразному восточногерманскому двойнику Алексея Стаханова, забойщику из Саксонии, установившему рекорд по добыче угля и ставшему пропагандист-

ским символом для развертывания социалистического соревнования на предприятиях в советской зоне оккупации Германии.

Вырачивались и собственные «маяки», призванные показывать образцы стахановского труда, служить примером для других. Так, бывший немецкий солдат Ревих в день 66-летия И.В. Сталина, т.е. 21 декабря 1945 г., встал на стахановскую вахту и за 4 часа оштукатурил 38 кв. м потолка и 43 кв. м стен, перевыполнив норму в 10 раз. В связи с наступавшими выборами в Верховный Совет СССР этот передовик, не имевший избирательских прав, взял обязательство установить рекорд и выдать 15 норм.

Однако администрация лагеря и антифашистский комитет решила зажечь новый маяк, в роли которого выступил военнопленный Альфонс Рех. 27 декабря 1945 г. при подготовленном фронте работ он выполнил 16 норм, оштукатурив за 3 часа 40 м² потолка и 56 м² стен.

Такие примеры скептически воспринимались основной массой обитателей лагерных бараков. Однако меры материального и морального стимулирования, а также дисциплинарного характера оказывали на них свое воздействие. Удельный вес выполняющих и перевыполняющих нормы в течение 1945 г. вырос с 41 % до 84 % среди всего «трудового фонда».

Примечательно, что в отличие от многих других лагерей для военнопленных новосибирский лагерь уже в первый год своей деятельности стал рентабельным. Заработанные подневольным контингентом денежные средства значительно превысили затраты на их содержание, что позволило к 1 января 1946 г. перечислить в государственный бюджет 1 млн. руб.⁹.

Между управлением лагеря 199 и хозяйственными организациями нередко возникали конфликтные ситуации. Последние несли немалые расходы по созданию лаготделений и поэтому претендовали на первоочередное получение рабочей силы. В ее распределение вмешивались партийные и советские органы, стремившиеся использовать подневольные контингенты для решения задач городского хозяйства. Свою роль играли финансовые интересы лагеря. В феврале 1946 г. начальник треста «Новосибирскпромстрой» Н. Обухов требовал от обкома партии и управления НКВД изменить распределение рабочей силы в пользу его организации, которая вела строительство завода «Тяжстанкогидропресс» и жилого поселка. В каче-

стве аргумента настоятельно подчеркивалось, что из 2360 военнопленных, размещенных в первом лагерном отделении, только 500 выделяются в распоряжение треста, тогда как он понес двухмиллионные расходы по обустройству зоны.

Если руководители предприятий и строек стремились получить как можно больше военнопленных, удлинить их рабочий день, то управление лагеря прилагало усилия по выполнению инструкций НКВД о трудовом использовании узников. С наступлением двадцатиградусных морозов в ноябре 1944 г. был прекращен вывод военнопленных на наружные работы, проводившиеся трестом «Сибстанкострой», хотя они полностью были обеспечены теплой одеждой и валенками. Русские же продолжали трудиться в прежнем режиме. Лагерная администрация выдвигала претензии к хозяйственным руководителям в связи с недостаточной организацией труда на объектах. Проблемы в этом отношении начинались уже с подачи заявок, которые не основывались на расчетах действительно необходимой рабочей силы. Большие потери времени вызывали неподготовленность фронта работ, задержки с транспортировкой. В ноябре 1945 г. начальник лагеря в письме, направленном в обком ВКП(б), критиковал руководство строительного треста № 7 наркомата авиационной промышленности. Из-за несвоевременного предоставления автомашин и трамваев военнопленные завозились на стройки с опозданием на 2–4 часа. Плохая организация труда вызывала большие простои на строительстве городского водопровода. Лагерная администрация была также недовольна тем, что работавшие здесь военнопленные не имели помещений для обогрева и разжигали костры прямо в траншее¹⁰.

В ноябре 1945 г. состоялось специальное совещание в партийном комитете комбината 179, посвященное вопросу «О настроениях рабочих в инструментальном производстве в связи с неправильным использованием военнопленных». Озабоченность партийного органа вызвали неоднократно высказывавшиеся в русской среде недовольство и жалобы на «привилегированное» положение немцев-станочников в производственном процессе. Они постоянно трудились только в дневную смену, тогда как кадровые рабочие – в вечернее и ночное время. К тому же военнопленные лучше обеспечивались одеждой и обувью¹¹.

Происходили изменения в организации труда подневольных контингентов. Если первоначально на производстве они распределялись по бригадам, а во внерабочее время ответственность за порядок несли старшие по баракам и землянкам, то в апреле 1945 г. на основе специального приказа НКВД была произведена реорганизация лагерной жизни, преследовавшая цель улучшить трудовое использование и повысить дисциплину военнопленных. Вместо бригад создавались отделения, взводы, роты и батальоны, причем их формирование производилось по национальному признаку. На должности командиров этих подразделений назначались бывшие офицеры и унтер-офицеры. Их хлебная пайка увеличивалась на 100 г., если подчиненное подразделение выполняло дневную норму выработки. Командиры взводов, рот и батальонов освобождались от работ и обязывались концентрировать свои усилия на решении производственных вопросов и укреплении дисциплины. Командиры отделений привлекались к труду и должны были выполнять производственные задания наравне с рядовыми.

Начальники подразделений военнопленных подлежали расконвоированию. Устанавливались нарукавные повязки с сокращенным обозначением их должностей: КО – командир отделения, КВ – командир взвода, КР – командир роты, КБ – командир батальона. Однако им не разрешалось накладывать дисциплинарные взыскания на подчиненных, они могли только подавать рапорты на провинившихся в администрацию лагерных отделений.

Распорядок дня строился в соответствии с уставом внутренней службы Красной Армии. Военнопленные ежедневно делали физическую зарядку, производились утренние осмотры и вечерние проверки. На работу, в столовую, баню, на занятия и т.д. они отправлялись только строем, при этом требовалось строго соблюдать «четкость шага, выправку и внешний вид». В бараках и землянках пленные размещались по подразделениям, для командиров рот и батальонов выделялись отдельные комнаты, а командиры взводов и отделений обеспечивались отдельными койками или топчанами.

Одновременно в каждом лагерном отделении формировались штрафные взводы, в которые на срок до 3 месяцев полагалось направлять «симулянтов, отказников, дезорганизаторов производства, имеющих попытки к бегству, бежавших, воров и недисциплинированных военнопленных». Они лишались добавочных норм питания,

посылались на наиболее трудные участки производства, особенно часто в карьер «Борок», продолжительность рабочего дня устанавливалась не менее 12 часов с обязательным выполнением норм выработки¹².

Еще до прибытия первых эшелонов с военнопленными предпринимались меры по оборудованию лагерных зон с целью обеспечения охраны и изоляции узников. Все лагерные отделения были обнесены тесовым забором высотой 3 м, установлены вышки для часовых, прожекторы, проведена телефонная связь, расчищены и вспаханы предупредительные и запретные полосы.

Советский состав лагерных подразделений формировался преимущественно из офицеров-фронтовиков, выписанных из госпиталей. Все они обладали опытом боевых действий, но не владели специфическими методами «чекистской работы» и в основном не стремились познать и применять их. Отношение командного состава к своим подопечным – бывшим военнослужащими вражеских армий с самого начала и в течение всего времени функционирования лагеря оставалось корректным. В соответствии со штатным расписанием укомплектовать лагерный персонал не удалось. К концу октября 1944 г. он насчитывал 312 чел., из них 105 служили в Управлении лагеря, а 207 – в его отделениях¹³.

Для размещения Управления лагеря Новосибирский горисполком выделил обширный дом с приусадебным участком по адресу ул. Мостовая, 5 (ныне ул. Промышленная) в Дзержинском районе. Лагерные отделения располагались в различных частях города, как правило, вблизи от крупных предприятий истроек, на которых трудилась основная масса подневольных иностранцев. Всего было создано 6 лагерных зон. Первое лаготделение находилось в поселке Бугры Кировского района, второе, третье и пятое – в Октябрьском районе, четвертое – в Дзержинском, шестое в совхозе УВД № 2 (ныне поселок Мирный) в Коченевском районе Новосибирской области¹⁴.

Численность подневольных контингентов так и не достигла запланированной величины. На этом, безусловно, сказалась высокая смертность узников, принявшая массовый характер в зимний период 1944–1945 гг. Вместе с тем завоз новых партий военнопленных в 1945 г. производился в ограниченных размерах и практически прекратился в 1946 г.

К весне этого года в лагерных зонах находились 6600 узников, в том числе 4904 бывших военнослужащих германской армии, 1396 – венгерской, по 28 – румынской и итальянской, 2 – японца, а также 328 интернированных гражданских лиц из европейских стран, преимущественно немецкой и венгерской национальностей¹⁵.

Охрана военнопленных в лаготделениях и их конвоирование на работы осуществлялись солдатами 234 конвойного полка НКВД и вахтерами предприятий. Но уже в июне 1945 г. произошли существенные перемены. В соответствии с приказом наркомата лагерю 199 разрешалось расконвоировать часть узников. Кроме того, из-за нехватки конвойного персонала на них же самих частично возлагались и функции охраны. Из «проверенных» военнопленных формировались вспомогательные команды (ВК), члены которых получили флажки и свистки, чтобы «своевременно предупреждать нарушения». Всего в такие команды было зачислено около 300 чел.

Органы НКВД стремились максимально ограничить контакты военнопленных с русскими рабочими на предприятиях и стройках. Для иностранных бригад выделялись особые производственные зоны. На тарном заводе комбината 179 вход в нее для русских работников разрешался только по списку, утвержденному Управлением лагеря. При этом на вахте сдавались общезаводские пропуска или удостоверения личности, а вместо них выдавался особый пропуск. Обратный обмен документов производился при выходе из мастерской, где трудились военнопленные. Однако с течением времени в связи с ослаблением режима содержания и расширением сферы трудовой деятельности их контакты с сибиряками становились практически постоянными.

Сама охрана подневольных контингентов не была строгой и жесткой. Уже в начальный период существования лагеря осенью 1944г. отмечались многочисленные случаи нарушений конвойной службы, причем, такие как оставление колонны военнопленных на улице без надзора, сон вахтеров в бараке совместно с охраняемыми и др.¹⁶.

В первые месяцы пребывания в Новосибирске военнопленные находились в своеобразном шоковом состоянии. Крутой перелом в судьбе, неволя, постоянная слабость от истощения, болезнь притупляли чувства. Покорно, часто механически выполняли подневольные иностранцы приказы и предписания лагерной администрации,

указания заводского руководства и мастеров. Не отмечались какие-либо нарушения лагерного режима, никто не пытался совершить побег. Регулярно проводившиеся обыски не обнаруживали запрещенных к хранению предметов¹⁷.

Однако уже к весне 1945 г. после трудной и трагичной зимы, которую многие военнопленные не смогли пережить, сложилось лагерное сообщество, имевшее собственные традиции и негласные правила поведения. Участились случаи нарушений лагерного режима. Наиболее распространенными среди них были так называемые «промоты» лагерного имущества, кражи, невыполнение приказаний, уклонение от работы («симуляция»), хранение запрещенных предметов. К «промотам» относились случаи продажи местному населению одеял, наволочек и других предметов, принадлежавших лагерю. Совершались кражи продуктов со склада и при их транспортировке. Некоторые военнопленные обкрадывали своих товарищей. Обычно все такие случаи являлись так называемыми «мелкими хищениями». Наиболее часто воровали хлеб, картофель, овощи, а также материалы и инструменты на предприятиях. Наказания были нестрогими: несколько суток ареста, а иногда все кончалось выговором перед строем. Например, немецкие военнопленные Франц Краймер, Стефан Новара и Отто Тон в ноябре 1946 г. похитили мыло на жиркомбинате. Каждый из них получил 5 суток ареста. Такое же наказание понес немец Альберт Михешль, взломавший замок на овощехранилище и похитивший картофель. Подобное деяние неоднократно совершал Рольф Дриверс, умело подделавший ключи к овощному складу и также получивший 5 суток ареста. В штрафное подразделение были переведены немцы Р. Рених, в течение длительного времени воровавший белье и личные вещи обитателей лагерных барачков, и Р. Решке, обкрадывавший своих товарищей в лазарете. Совершались кражи и у русских работников предприятий. В январе 1947 г. военнопленный Эрвин Кубан покинул место работы, проник в квартиру русской семьи и похитил там продукты питания. Будучи уличенным в этом преступлении, он понес наказание: 10 суток строго ареста¹⁸.

Привычным явлением повседневной лагерной жизни стали обыски: плановые и внезапные. В ходе их проведения изымалось огромное количество предметов, запрещенных к хранению. Многие из них тайно проносились в жилые зоны с предприятий, на которых

трудились военнопленные. Отбирались самодельные ножи, напильники, плоскогубцы, отвертки, сверла, молотки, припасенные куски металла и т.д. Нередко они использовались для изготовления предметов личного обихода или вещей, пригодных для продажи местному населению. Но запасы запрещенных предметов постоянно пополнялись. Вполне очевидно, что такие обыски, проводившиеся солдатами конвойных войск и вахтерами, часто были поверхностными, нередко военнопленным длительное время удавалось сохранять вещи, подлежащие изъятию.

Это подтвердила акция, осуществленная в начале 1947 г. Во исполнение директивы министра внутренних дел СССР № 276 от 22 ноября 1946 г. во всех отделениях лагеря 199 были проведены тщательные личные обыски узников и жилых помещений. К производству досмотров привлекались опытные оперативные сотрудники УВД и тюрем Новосибирской области. Эта акция принесла сенсационные результаты. У военнопленных было изъято 6740 рейхсмарок и 450 предметов, которые ранее не удавалось обнаружить, в том числе зашитые в пояс ватных брюк золотые часы и другие ценные вещи. Бывшие офицеры вермахта Бонс и Коффер потребляли наркотики, ибо имели тщательно спрятанные тюбики опия, большое количество кодеина и других действующих на психику медицинских препаратов¹⁹. Данное обстоятельство является косвенным свидетельством наличия нелегальных возможностей получения денег и их реализации за пределами лагеря.

С обыском связана и одна из трагичных страниц его истории. Это событие произошло 16 августа 1946 г. на территории Новосибирской ТЭЦ-2. После окончания работы военнопленные были выстроены в колонну у проходной и конвоиры начали производить досмотр, ибо предполагалось, что подневольный контингент прятал под одеждой картофель и овощи. Один из обыскиваемых по фамилии Мюллер замешкался, недостаточно быстро распахнул куртку и вывернул карманы. Проводивший обыск конвоир Ашербаев выругался и ударил его. Тогда из строя вышел командир взвода пленных немцев Лисовский, чтобы заступиться за своего товарища и высказать возмущение действиями красноармейца. В ходе перепалки Ашербаев снял с плеча винтовку и практически в упор выстрелил в немца, позволившего себе спорить с ним. Так погиб Виктор Петер Лисовский, бывший ефрейтор германской армии, в воз-

расте 25 лет, безусловно обладавший чувством собственного достоинства, имевший твердое представление о долге и ответственности перед своими товарищами. Его прах был захоронен на кладбище военнопленных в Кировском (ныне Ленинском) районе г. Новосибирска²⁰.

Также трагично закончилась одна из первых попыток совершить побег. Ее предпринял Арвид Георг Будевич, 1906 г. рождения, по национальности латыш, бывший солдат германской армии. В ночь с 4 на 5 мая 1945 г. он прокрался в предупредительную зону пятого лагерного отделения, но был замечен стоявшим на вышке часовым. Тот прокричал: «Стой, стрелять буду», однако военнопленный, знавший русский язык, не подчинился. Тогда часовой произвел предупредительный выстрел, а затем выстрелил на поражение. Беглец был убит. При осмотре трупа оказалось, что под брюками немецкой униформы одеты брюки гражданского покроя, а под шинелью – телогрейка. В вещевой сумке имелся запас продуктов, т.е. побег готовился заранее, а не был спонтанной попыткой вырваться на свободу. А.Г. Будевича также захоронили на кладбище военнопленных в Кировском (Ленинском) районе города²¹.

Несмотря на этот трагичный исход, случаи побегов участились в 1946–1947 гг. Причем их нередко предпринимали группы военнопленных. 13 июля 1946 г. из подсобного хозяйства лагеря в пос. Мирный Коченевского района сбежали немцы Герберт Пальм и Матеус Шиллер. Оба беглеца были найдены и арестованы через 6 дней. С завода «Стальконструкция» 22 июля 1946 г. совершили побег немцы Карл Канш, Ганс Кнаппе и австриец Герман Нойкирхен. В ходе розыскных мероприятий их удалось арестовать 31 июля. В обоих случаях наказание было сравнительно нестрогим: водворение в штрафную роту сроком на 3 месяца. Кроме того, проведенное расследование показало, что военнопленные длительное время готовились к побегам: подбирали одежду гражданского покроя, производили «левые» работы (ремонт часов и других вещей), что позволяло накапливать довольно значительные суммы советских денег. Управление лагеря издало специальный приказ, запрещавший узникам носить штатскую одежду, разрешалось пользоваться только униформой немецкой и венгерской армий.

Побеги совершались и холодной сибирской зимой. Вечером 13 декабря 1946 г. из жилой зоны лагерного отделения № 3, проломив

забор, бежал немец Вольдемар Вальтер Престин. Ему удалось выбраться за пределы города и взять путь на запад. В течение четырех дней он достиг станции Убинская, где и был арестован. Бывший ефрейтор вермахта Вернер Георг Трошау совершил побег 27 декабря 1946 г. с места работы – строительства жилого дома в поселке инструментального завода. Однако он оставался в пределах Новосибирска и 30 декабря поздней ночью его задержал патруль милиции в Заельцовском районе.

С целью предотвращения побегов Управление лагеря активизировало так называемую агентурную работу среди военнопленных. От доносчиков поступала информация о готовящемся групповом побеге с шахты «Красный брод», где велась заготовка угля для отопления лагерных помещений. Побег намеревались совершить немцы: бывший обер-лейтенант Вилли Трюльш, фельдфебель Ганс Гатенбаден, унтер-офицер Иосиф Шиллер, ефрейторы Вилли Франке и Лео Миколайцак. Всех пятерых вернули в основную зону пятого лагерного отделения и установили за ними постоянное агентурное наблюдение.

Побеги продолжались и в 1948 г., когда уже развернулась массовая репатриация и эшелоны с военнопленными отправлялись на Родину. Вероятно, беглецы руководствовались не серьезным намерением вырваться на свободу, а желанием «насладиться ею», т.е. приятно провести время, используя установившиеся контакты с новосибирцами. Да и наказания за подобные поступки не выглядели обременительными. Немец Герберт Отто Файфер работал в трамвайном парке и совершил побег с его территории 7 мая 1948 г. Неделю он находился на свободе и лишь 14 мая был задержан, успев в полной мере отпраздновать вместе с русскими День Победы. Его подвергли только дисциплинарному взысканию – 10 суток строго ареста. На 5 суток больше получил Август Бюссель, которого «отпустил за вениками» вахтер Бобков, положившись на честное слово немецкого солдата. С вениками он так и не вернулся, но зато активно предавался различного рода развлечениям, пока не был задержан розыскной командой²².

Таким образом, большинство побегов по существу представляли собой самовольные отлучки из лагерных зон и с предприятий и не связывались с надеждой вырваться из плена.

Часть узников не желала производительно трудиться в неволе, пыталась уклоняться от работы или имитировать трудовую деятельность. Такие случаи происходили уже в первые месяцы функционирования лагеря. На тарном заводе комбината 179 одна немецкая бригада сколачивала гораздо меньше снарядных ящиков, чем до нее русские подростки. Но после проведенной беседы офицером лагеря и твердого обещания перевести немцев из теплого цеха на тяжелые физические работы на открытом воздухе, они стали выполнять норму выработки.

Выявлять «саботажников» пытались и представители созданного в лагере антифашистского актива, что нередко вело к конфликтным ситуациям, а иногда и дракам. Высказывались обещания поквитаться с активистами, когда они вернутся в Германию. Объектом агрессии становились и русские работники. В сентябре 1946 г. на заводе 590 («Электросигнал») военнопленный Адольф Наче оскорбил начальника цеха, за что был подвергнут дисциплинарному взысканию: аресту на трое суток. На том же предприятии пленный Андреас Зидер вступил в перепалку с русским рабочим и ударил его. В этом случае наказание было более строгим: три месяца в штрафной роте.

Некоторые немцы и в плену сохраняли чувство «расового превосходства», пренебрежительно относились к русским как людям второго сорта. Гордясь собственной «высокой культурой», они порой совершали проступки, недопустимые в любом человеческом обществе. В частности, это выражалось в «нарушении санитарно-бытовых правил», т.е. отправлении естественных потребностей в неположенных местах, иногда на виду у женщин и детей. Если такой проступок фиксировался или поступала жалоба, то предпринимались меры дисциплинарного воздействия: строгий арест от 1 до 3 суток²³.

При рассмотрении проблем адаптации военнопленных к реалиям повседневной жизни важно учитывать, что формирование лагеря происходило в военное время, в тяжелейших социально-экономических условиях, сложившихся в советском тылу. В Новосибирске, как и в других городах, действовала жесткая нормированная система распределения продуктов, обеспечивавшая жителям лишь полуголодное существование. Карточки часто не отоваривались полностью, происходили перебои в снабжении хлебом. И в тыловом городе имели место случаи смерти от голода. Одиноких людей, особенно

пожилых, проводивших на фронт своих детей, потеря карточки или отсутствие сил, чтобы выстоять очередь и отоварить ее, порой вели к роковому концу. В 1943–1944 гг. в Новосибирске жертвами авитаминоза и истощения стали 1735 человек. Плохое питание вызывало и другие болезни, кончавшиеся смертельным исходом, но они проходили по иным строкам медицинской статистики.

Нарастали жилищно-бытовые проблемы в связи с эвакуацией и притоком людей из сельской местности для работы в промышленности, на транспорте. Под жилье приспособлялись хозяйственные и культурно-бытовые здания, в общежитиях устанавливались двухъярусные нары, строились каркасно-засыпные бараки и землянки. К концу войны в Новосибирске на одного жителя приходилось всего 2,7 м² жилплощади. На предприятиях, разместивших военнопленных, кадровые рабочие испытывали огромные бытовые трудности. Особенно в тяжелом положении находилась молодежь, проживавшая в общежитиях, обычно каркасно-засыпных бараках и землянках, где отсутствовали мебель, посуда, постельное белье, своевременно не заготавливалось топливо. Очень трудно было приготовить горячую пищу, высушить одежду.

К моменту формирования лагеря в системе ГУПВИ были введены нормы продовольственного снабжения для военнопленных, которые по составу продуктов соответствовали рационам кадровых рабочих оборонных предприятий. Еще до поступления первых партий военнопленных по нарядам НКВД были созданы значительные запасы продовольствия. В конце октября 1944 г. их хватало для обеспечения наличных подневольных контингентов в течение пяти месяцев. Подвозке продуктов из сельской местности помешала осенняя распутица, но с наступлением холодов на их транспортировке работали 18 грузовых автомобилей, выделенных предприятиями города и Управлением НКВД.

Тем не менее, происходили перебои в поставке отдельных видов продовольствия, нередко по вине самих снабженческих организаций лагеря. Так, из-за отсутствия собственной мешкотары не полностью реализовывались наряды на муку, крупу и макаронные изделия. По организационным причинам не были в полном объеме выбраны фонды на мясо и рыбу. Поэтому реальное потребление ряда продуктов было ниже установленных норм. В 1945 г. недостающие жиры и мясо частично заменялись рыбой, яичным порош-

ком и консервами. Ощущался дефицит растительного масла. Вместе с тем удалось организовать в соответствии с нормами питание дистрофиков, больных и ослабленных военнопленных. Передовикам производства выдавались дополнительные пайки, только за декабрь 1945 г. – свыше 4,2 тыс.²⁴.

Уже зимой 1945 г. в лагере началось создание собственного подсобного хозяйства. В течение года были построены скотный двор, свинарник, конюшня, приобретено 100 голов крупного рогатого скота, 200 свиней. В сфере растениеводства первый сельскохозяйственный сезон оказался очень трудным, половина посевов погибла из-за сильной засухи. Тем не менее удалось собрать 176 т картофеля и 34 т капусты, а также получить много других овощей. Это позволило улучшить витаминный состав и разнообразие пищи.

К началу 1946 г. посевные площади достигли 713 га, из них 200 га отводились под картофель и 317 га – под овес. Выращивались также просо, гречиха, горох, капуста, морковь, свекла, лук, турнепс, огурцы и помидоры. Укреплялась материально-техническая база. Подсобное хозяйство лагеря имело 3 трактора, 4 грузовых автомобиля «Студебеккер», в достаточном количестве плуги, сеялки, культиваторы, бороны. Производились снегозадержание и вывозка навоза на поля.

Кроме того, с лета 1945 г. стали проводиться заготовки даров сибирской природы: крапивы, лебеды, дикорастущего лука, других трав и корнеплодов. Направлявшиеся в лес военнопленные собрали 875 ц различных растений, 8,7 ц грибов и 5 ц ягод. Была организована охотничья бригада, состоявшая из 6 человек. Только в октябре-декабре 1945 г. бывшие солдаты вермахта отстреляли в сибирском лесу 170 косуль.

Питание военнопленных постоянно улучшалось и в 1948 г. практически соответствовало нормам. Готовилась разнообразная пища с большим количеством витаминов, ее калорийность составляла 3000 кал в день. Качество блюд регулярно контролировалось медицинскими работниками²⁵.

Сложную задачу представляло вещевое довольствие подневольных контингентов, особенно их обеспечение одеждой и обувью. Большинство пользовались тем, что имели, а также получали старое, частично отремонтированное обмундирование, снятое со снабжения советских солдат. Совместным приказом НКВД и начальника

тыла Красной Армии от 19 октября 1944 г. устанавливались новые нормы вещевого обеспечения. Каждому военнопленному полагались зимняя шапка-ушанка, пилотка, шинель или ватная куртка, телогрейка, ватные и легкие брюки, гимнастерка, две пары портянок, две пары суррогатной или отремонтированной обуви, по одной паре валенок, рукавиц или теплых перчаток²⁶.

Эти нормы на фоне острейшего потребительского кризиса в стране выглядели довольно высокими. В Новосибирске, например, люди в основном пользовались теми вещами, которые приобрели в довоенное время, причем до полного износа, постоянно ремонтируя и перешивая их. Новые товары реализовывались по ордерам, предоставление которых являлось редким и счастливым событием. Отсутствие одежды и обуви нередко становилось причиной заболеваний детей и взрослых, пропусков учащимися занятий в школе. Случалось, что рабочие-подростки шли на завод босиком, разбивая ноги о камни. В цехе обматывали ступни бумагой, чтобы не так холодно было стоять на цементном полу. Очень своеобразно выглядели потребительские товары военных лет. Многие новосибирцы носили тапочки и ботинки, верх которых состоял из хлопчатобумажной ткани, а подошва была изготовлена из дерева. Передвигаться в такой обуви «на деревянном ходу» было очень не просто, но и ей искренне радовались. Зимой надевали ватные «стеганки» или «ногoviцы», которые носились вместе с галошами. Верхней одеждой часто служили фуфайки и ватные брюки, покрытые редкой бязью, сквозь которую просвечивала вата.

Еще до прибытия первых партий военнопленных на склады лагеря 199 от Управления военного снабжения поступило 4000 фуфак, по 4800 шт. гимнастерок и шаровар, 700 нательных рубах, 600 кальсон, 4000 пар ботинок, 2000 пар сапог, а также одеяла, простыни, матрацы. Было доставлено 5 т овчинного лоскута для изготовления зимних унт, вязки варежек и носок.

К осени 1945 г. контингент лагеря практически полностью обеспечивался вещами, необходимыми для повседневной жизни. Ощущалась только нехватка телогреек, ватных шаровар и валенок. Правда, значительная часть поступившей одежды и обуви уже была в употреблении, требовала ремонта. Среди военнопленных нашлись высококвалифицированные сапожники и портные. При каждом лагерном отделении организовали пошивочные и обувные мастерские, пере-

шивавшие и ремонтировавшие одежду, обувь, постельные принадлежности. Кроме того, при Управлении лагеря работала центральная мастерская²⁷.

Огромное значение для быта военнопленных имела жилищная проблема. Особенно большие трудности выпали на долю тех, кто оказался в Новосибирске осенью и зимой 1944 г. Хотя соответствующие решения Главного управления по делам военнопленных и интернированных НКВД СССР, областных партийных и советских органов об организации лагеря были приняты заблаговременно, подготовка жилого фонда – многоместных землянок и каркасно-засыпных бараков, а также санитарно-бытовых помещений велась медленно. Предприятия – основные потребители подневольной рабочей силы, постоянно нарушали свои обязательства по поставкам строительных материалов, предоставлению транспортных средств для завоза топлива и продуктов.

К ноябрю 1944 г. наиболее «благоустроенным» оказалось лагерное отделение, размещенное на базе бывшей колонии советских заключенных при тарном заводе комбината 179. Здесь имелись два каркасно-засыпных барака и три обширных землянки общей площадью 3109 м², на одного военнопленного приходилось 1,6 м², что считалось «вполне достаточным». Велось строительство еще 7 земляных помещений для новых контингентов, заканчивалось оборудование лазарета, кухни и столовой.

В лагерном отделении при заводе «Тяжстанкогидропресс» под жилье использовалась 21 землянка. Считалось, что к зиме они подготовлены, хотя и требовали дооборудования: установки вторых зимних переплетов, остекления, утепления тамбуров, перекладки печей и т.д.

Примерно такими же были недоделки в лагерной зоне при строительстве хлопчатобумажного комбината. Здесь имелись 32 многоместных землянки, но к началу зимы так и не построили баню, прачечную, лазарет, овощехранилище. В землянках отсутствовали сушилки и умывальники, половина печей нуждалась в ремонте. Похожим было положение и в других лагерных зонах. В целом жилищно-бытовые помещения для военнопленных не только не были в достаточной мере подготовлены к наступившим холодам, но и к строительству ряда из них даже не приступали. Лаготделения не обеспечивались необходимым количеством топлива. И такая ситуа-

ция сложилась накануне поступления очередных партий военнопленных²⁸.

Начальный период функционирования лагеря 199 оказался самым трудным из-за слабой его обустроенности, недостатка жилья, а также отсутствия других объектов, необходимых для налаживания быта военнопленных. В дальнейшем, особенно после окончания войны, положение стало меняться к лучшему. В жилых зонах силами самих узников постоянно велись строительные работы. Благоустроивались бараки и землянки, вводились в эксплуатацию столовые, бани, туалеты, склады и т.д.

Оборудовались специальные помещения для проведения культурно-массовых мероприятий. В каждом лагерном отделении открылись библиотеки, имевшие от 300 до 400 книг. Регулярно поступали газеты и журналы на немецком языке. Устраивались так называемые «громкие читки» художественной литературы, проводились литературные вечера. Естественно, эти мероприятия имели ярко выраженную идеологическую направленность, преследовали цель убедить военнопленных в преимуществах социализма, формировать у них коммунистическое мировоззрение. Как и во всей советской системе политического просвещения, в полной мере проявлялись начетничество и догматизм. Под руководством офицеров-политработников и членов антифашистского комитета бывшие военнослужащие вражеских армий изучали «Краткий курс истории ВКП(б)», биографию И.В. Сталина, другие политические документы. В лагерные зоны регулярно приезжали лекторы, подобранные горкомом партии, которые читали лекции на немецком языке. С докладами часто выступали и активисты антифашистского комитета.

В повседневную жизнь подневольных контингентов вошло кино. Практически каждую неделю в лагерных отделениях демонстрировались фильмы, иногда трофейные, но преимущественно советские, такие как «Сказание о земле сибирской», «Светлый путь», «Русский вопрос», «Антон Иванович сердится», «Солистка балета» и др. Развивалась художественная самодеятельность. Действовали 12 драматических, хоровых и оркестровых кружков, выступавших с концертами и спектаклями в лагерных подразделениях²⁹.

Огромным событием в повседневной лагерной жизни стал приказ Наркомата внутренних дел СССР от 13 июля 1945 г., вводивший в действие инструкцию «О порядке переписки военнопленных нем-

цев, австрийцев, румын и венгров с их семьями, проживающими в Германии, Австрии, Румынии и Венгрии». Впервые за время неволи предоставлялась возможность сообщить о себе, сказать самое главное – жив и надеется на встречу с близкими, получить долгожданную весточку от них. Письма за рубеж отправлялись через организации Красного Креста соответствующих стран, а почта в СССР поступала через Центральное справочное бюро по делам военнопленных при исполкоме Союза обществ Красного Креста и Красного Полумесяца. Устанавливалась специальная почтовая каточка. Каждому военнопленному разрешалось послать одно письмо в месяц, в качестве меры поощрения передовикам производства, а также «по оперативным соображениям», т.е. доносчикам предоставлялось право на отправку еще одной почтовой карточки. В тексте разрешалось писать только о себе – «состоянии здоровья, бытовых условиях и своих политических настроениях». Категорически запрещалось сообщать сведения о месте дислокации лагеря, характере выполняемой работы, о других военнопленных, в том числе умерших. Вся корреспонденция подлежала цензуре в специальном отделе наркомата госбезопасности³⁰.

Первоначально узники с недоверием и подозрительностью восприняли известие о возможности написать домой. Высказывались предположения о какой-то закамуфлированной провокации русских, их намерении уточнить или проверить адреса, получить дополнительную информацию о пленных. Тем не менее, розданные почтовые карточки использовали все. А когда пришли ответы от родных и близких, то этот день стал одним из самых радостных во всей лагерной эпопее. Переписка значительно улучшила моральное состояние военнопленных, притупила чувство угнетенности, пробуждала интерес к жизни.

Такие письма отправлялись из Новосибирска в Германию. 16 ноября 1946 г. Карл Роберт Притцлафф писал своей жене: «Дорогая Герда! Сегодня я получил от Лоты твой адрес. Наконец то я знаю, что ты жива и у нас есть продолжатель рода. Мои самые сердечные поздравления. Ты можешь писать мне так часто, насколько позволяет время. Я сам здоров и в соответствии с обстоятельствами живу хорошо. Через несколько недель снова наступит рождество. Для Кристиночки это будет большим событием. Скоро мы сможем отпраздновать нашу встречу. Итак, дорогая жена, проведи празднич-

ные дни здоровой и радостной в кругу наших близких. Желаю вам здоровья в Новом году. С сердечным приветом, целую, твой Карл».

Бывший унтер-офицер Герхард Беккер отправил 31 августа 1947 г. своему брату Антону, попавшему в Норвегии в американский плен и вскоре отпущенному домой, следующие строки: «Дорогой брат! Большой привет из русского плена шлет тебе Герхард. Ты оказался счастливее, чем я. Здоровье у меня хорошее. Работаю на прожекторном заводе. С приветом Герхард»³¹.

Однако отправители этих писем не смогли выжить в сибирском плену. Карл Роберт Притцлафф трагически погиб 10 декабря 1946 г. в результате несчастного случая при перегрузке бревен на станции Инская, а Герхард Беккер скончался от воспаления легких 14 апреля 1948 г. в госпитале № 2494. Оба захоронены на кладбище военнопленных в Первомайском районе г. Новосибирска.

Исключительное значение для судеб военнопленных имело медицинское обслуживание. Его организация началась еще до прибытия первых эшелонов с подневольным контингентом. В строящихся лагерных зонах создавались лазареты, но их оснащение оборудованием и медикаментами практически не производилось. Остро не хватало медицинских кадров. В распоряжении лагеря имелось всего 14 медработников, в том числе 7 врачей. Вместе с первыми эшелонами прибыли 14 пленных врачей, которые сразу же включились в лечебный процесс. Мобилизовывались медработники из среды немцев-спецпоселенцев. Однако помочь больным и обессиленным из-за отсутствия лекарств было очень сложно. С большим трудом удалось получить в медицинских учреждениях Новосибирска 2 кг сульфидина, 2 кг сульфазола, 1 кг стрептоцида и некоторые другие медикаменты.

Более эффективная медицинская помощь военнопленным, впрочем, как и гражданскому населению, стала оказываться лишь в послевоенное время, когда в город прибыли демобилизованные из армии медицинские работники, поступили большие партии лекарств, перевязочных и других материалов.

В крупное медицинское учреждение превратился спецгоспиталь № 2494, который располагался в Октябрьском районе на территории второго лагерного отделения. Он размещался в двух бараках с печным отоплением и имел 200 коек. Действовали 4 отделения, в том числе два терапевтических, хирургическое и туберкулезное, а

также изолятор. Для диагностики заболеваний применялся рентген-аппарат, анализы производились в клинической лаборатории. Проводились физиотерапевтические процедуры, работал стоматологический кабинет.

Больные размещались в палатках в зависимости от вида и тяжести заболеваний. Использовались прогрессивные по тому времени методы лечения сульфамидными препаратами, вливание глюкозы с аскорбиновой кислотой, уротропина, никотиновой кислоты, а также так называемая дрожжестерапия больных дистрофией. Спецгоспиталь в достаточной мере обеспечивался лекарствами и другими медицинскими препаратами. Размещенные в нем военнопленные получали полноценное и разнообразное питание, в том числе диетическое. Естественно, не все проблемы удалось решить. Отсутствовали такие специалисты как лор, окулист, невропатолог, психиатр, ощущалась нехватка белья, твердого инвентаря и столовой посуды. Однако в целом медицинское обслуживание бывших вражеских военнослужащих было не хуже, чем раненых и больных солдат и офицеров Советской армии. Спецгоспиталь № 2494 был закрыт в июне 1948 г. в связи с отправкой на родину основной массы подневольных иностранцев³².

Репатриация военнопленных из СССР началась уже через месяц после капитуляции Германии. Первое распоряжение о ней содержалось в приказе Наркомата внутренних дел СССР от 15 июня 1945 г. Однако возвращению домой подлежали лишь те, кто по состоянию здоровья не мог использоваться как рабочая сила и являлся обузой для НКВД. В списки репатриантов включались инвалиды, больные туберкулезом, страдавшие заболеваниями, требовавшими хирургического вмешательства, обессилившие от дистрофии³³.

Ориентация на пригодность к труду определяла и все последующие репатриационные волны. Но независимо от состояния здоровья не подлежали отправке служившие в СС, СД и гестапо, участники карательных акций на оккупированной советской территории, находившиеся под чекистским наблюдением.

Первые решения о репатриации являлись строгим секретом, который скрывался как от остающихся в лагере, так и от уезжающих домой. Они готовились к отъезду под предлогом отправки в специальные оздоровительные учреждения, а новость о том, что путь ведет на Родину, сообщалась только при приближении к границе.

Передача освобожденных военнопленных представителям соответствующих государств производилась: немцев через лагерь 69 во Франкфурте на Одере, венгров, австрийцев, чехов, словаков – через лагерь 36 в Сигете, румын – через лагерь 176 в Фокшанах.

НКВД требовал от своих местных органов обеспечивать репатриантов исправной одеждой и обувью, продуктами питания, выдавать им на руки личные вещи, ценности, документы, оказывать в пути медицинскую помощь. Однако этот порядок выдерживался далеко не всегда. Министр внутренних дел СССР даже издал специальный приказ в связи с трагичной транспортировкой военнопленных в эшелоне № 98025, сформированном в Кемерово и следовавшем через Новосибирск на запад. В этот эшелон 18 января 1947 г. для отправки на Родину были погружены больные и ослабленные узники из кузнецких лагерей. До Новосибирска поезд продвигался 6 суток, где в него погрузили новые контингенты, среди которых оказалось немало нетранспортабельных больных. Хотя эшелон был обеспечен достаточным запасом продуктов, в том числе маслом, сухим молоком, мясными консервами, горячая пища не готовилась, репатрианты получали только хлеб, селедку и сахар. Многие умерли, так и не увидев родной земли. Ответственный за формирование эшелона капитан Христус был арестован, а сотрудники МВД Новосибирской и Кемеровской областей строго предупреждались о личной ответственности за каждый случай гибели военнопленного в пути³⁴.

С лета 1947 г. стали репатриироваться не только нетрудоспособные военнопленные, но и физически здоровые. При этом определяющую роль играли изменения в международной обстановке и политические отношения СССР с отдельными странами. В соответствии с приказом министра внутренних дел от 15 мая 1947 г. «О репатриации военнопленных и интернированных венгров» лагерь 199 покинули узники венгерской национальности. В августе 1947 г. был издан аналогичный приказ, касавшийся граждан Австрии. В 1948 г. началась массовая репатриация немцев. Непривычно пустынными стали лагерные зоны, на предприятиях места военнопленных занимали русские рабочие. 9 ноября 1948 г. заместитель министра внутренних дел СССР генерал-полковник И.А. Серов подписал приказ о расформировании лагеря 199. К этому времени в нем оставались всего 1453 военнопленных, из которых 1183 подлежали отправке в

Германию, а 270, находившихся на учете в особом чекистском отделе, направлялись на Урал, в лагерь 153 в Нижнем Тагиле.

Всего за 1948 г. было сформировано 6 эшелонов и отправлено в них 3331 чел. В начале 1949 г. оставались лишь 69 военнопленных, которые занимались хозяйственными работами, связанными с ликвидацией лагеря. Эта последняя группа немцев покинула Новосибирск 25 января 1949 г.³⁵

И все же один немецкий солдат добровольно остался в Новосибирской области и принял советское гражданство. Артур Фельгендереер, находившийся в совсем ещё юном возрасте и потерявший во время бомбежки свою семью в Германии, решил на этот шаг. А причиной стала любовь. Направленный в подсобное хозяйство лагеря, он оказался в близкой этнической среде российских немцев, депортированных сюда из Поволжья и Украины и трудившихся в совхозе УВД № 2 (ныне пос. Мирный). Сыграли скромную свадьбу и, казалось, бывший солдат вермахта навсегда связал свою судьбу с Сибирью. А. Фельгендереер, его супруга и их дети добросовестно работали в совхозе, рос достаток семьи. Но в 90-е гг., в ходе массового переселения российских немцев на историческую родину, некогда одинокий немецкий юноша, а теперь глава большого семейства вместе с женой, детьми, внуками, зятьями и невестками уехал в Германию³⁶.

Существенным фактором адаптации и в целом выживания военнопленных стала поддержка местного населения. В российской глубинке они воспринимались не как враги, а, скорее, как жертвы войны. В многочисленных воспоминаниях бывших узников ГУПВИ, вернувшихся на Родину, высказывается чувство искренней признательности и благодарности жителям российских городов и сел, которые, несмотря на весь трагизм жизни, делились с ними тем немногим, что имели сами, помогали пережить тяжелые годы неволи. «Между военнопленными и русским населением образовывался в целом сердечный и человеческий контакт. Враждебность со стороны русских замечалась очень редко»³⁷.

Довольно типична такая жизненная ситуация: «Одна русская женщина обеспечивала меня, юного военнопленного, питанием в течение нескольких месяцев длившихся работ, так что я мог часть своего скудного лагерного пайка отдавать товарищам. После того, как работы были окончены, эта женщина со своим сыном постоянно

посылала мне что-нибудь поесть. Жаль, что нет никакой возможности отблагодарить этих людей. Там я смог прочувствовать, что такое человечность»³⁸.

В отдельных воспоминаниях содержатся образные и обобщенные характеристики советского плена, отражены реальные психологические проблемы адаптации в его условиях. «...Плен называют университетом жизни. Чему же мы научились в этом университете? Прежде всего распознавать людей, ибо они были голы. С них были сняты «одежды» привычного окружения, деятельности, ответственности, звания, влияния, они были лишены семьи, Родины, состояния. Так кто же выдержал? Образованный? Простой человек? Пастор или офицер? Генерал или солдат? ...И наступили испытания, экзамены, тяготы. Появилась отвратительная смесь так называемых антифашистских комиссий, которые, прикрывшись политическими одеждами, полностью потеряв собственное достоинство, обеспечивали делишки русских, добивались раскола и подчинения массы, чтобы заслужить лишнюю тарелку супа. И посмотри-ка – некоторые уже присоединяются к ним. Дельцы, которые повсюду хотят играть свою роль, даже там, где запрещает приличие, честолюбцы, которые и здесь стремятся руководить, слабаки, которые верят, что могут заслужить пропуск на Родину.

Наступил голод и вместе с ним – потеря достоинства, даже воровство. Преуспевающих торговцев и дельцов можно было обнаружить во всех социальных группах, как и воров. Там были пленные, которые перед общей едой прокрадывались в столовую, чтобы заменить свою хлебную пайку на предположительно большую с соседнего стола, или деревянной палочкой измерить уровень супа, чтобы обеспечить себе более полную тарелку. Но разве не было там тех, кто, несмотря на собственную бедность, хоть что-то отдавал товарищу?

Развивалось так называемое сидение. Они сидели день изо дня на краю постели, оплакивали себя и свою судьбу. Лазарет и смерть были нередко концом. Кто были они? Люди, которые не могли черпать из своего внутреннего мира, ничего не имели, чтобы заполнить пустоту, укрепить волю к жизни. Там были переустройщики мира и болтуны, витавшие в бесконечных разъяснениях без знания положения вещей и цели; ловцы слухов, неустанно охотившиеся за ними, ликуя до небес или омрачаясь до смерти, в зависимости от со-

держания новейшего слуха. Были они всегда такими, только не распознанными? Неужели никто не замечал их пустоты?

Но там были и другие, серьезно стремившиеся изучить прошлое, выяснить развитие, которое привело их сюда, понять причины происшедшего, пережитого ими самими. Они пытались исследовать духовные основы враждебного мира, в котором они оказались, изучали язык власть держащих, стремились обосновать существо страны и людей, насколько это было возможно из литературы, истории и, при случае, личных контактов.

Воля к жизни, образование и способность занять себя духовно, склонности и дарования, которые выходили за пределы профессиональной сферы, оказались там средством защиты. Я никогда не забуду полковника, проведенного большую часть плена в бункерах и камерах тюрем, который сказал мне, когда они снова его уводили: «Для меня это значит не так много. Моя библиотека всегда со мной».

Даже досуг становился испытанием. Жизненные проявления другого, известные до мельчайших подробностей, становились невыносимы. Угнетали грязь, обнищание, скученность. Мучили забота о своих близких на Родине, долголетний перерыв всякой связи с ними. Торжествовала бесцеремонность в борьбе за лучшее место под крышей, за более приемлемое место работы. Наступила большая раздражительность. Ссоры из-за пустяка, недружественность, перебранки. Кого это не затронуло здесь?

И унижение. Когда серые убогие колонны отправлялись утром из лагеря на каторжные работы, охраняемые с оружием, пересчитанные, как овцы, сопровождаемые собаками, – как унижительно это было вначале. И что оставалось от нас, когда мы вечером, в грязи и уставшие, как собаки, возвращались назад. Но и даже здесь находились противоядия. Разве не сходились в колонне врач, пастор или профессиональный солдат, чтобы дальше обсудить начатую тему? Разве там не было группки скромных земляков, всегда державшихся вместе, говоривших о событиях на своей малой Родине? Разве чистоплотность не побеждала грязь? Разве не было позднее тут и там тщательно накрытых столиков с сокровищами из сохраняющих жизнь посылок с Родины? Собирались маленькие дружеские кружки, чтобы прослушать доклады специалистов по истории искусства, атомной физике, биологии, литературе. У профессора истории все-

гда были слушатели в небольшом семинаре. Там проводились тайные чтения библии и богослужения, свою аудиторию имел квартет камерной музыки. И разве не продолжались верная дружба и подлинное товарищество, несмотря на бесцеремонность, на все «отталкивание локтями», доносительство и подлость.

...Пленный тогда, является свободным гражданином сегодня. Наша юность ничто иное, как мы сами! Должны ли мы теперь зафиксировать как опыт презрение к людям и бессмысленность всех усилий по воспитанию? Я верю, мы не должны разочаровываться и приходить в отчаяние. Не из презрения к людям, а из знания людей следует действовать, искать верные пути, полностью познав человеческие слабости, опираться на то главное, что оправдало себя»³⁹.

И все же для многих военнопленных пребывание в Новосибирске окончилось трагедией смерти. Поистине кощунственно звучали слова из докладной записки от 5 ноября 1944 г. о том, что «контингент физически крепнет». В действительности лагерь находился на пороге катастрофы, которая разразилась рано наступившей и очень суровой зимой 1944–1945 гг. Начальник управления НКВД по Новосибирской области комиссар госбезопасности Ф.П. Петровский сообщал первому секретарю обкома партии М.В. Кулагину, что за ноябрь и декабря 1944 г. умерли 627 пленных, в январе-феврале 1945 г. – 1000 чел. А всего с октября 1944 г. по март 1945 г. в лагере скончались 1662 узника, или 20 % от общей численности прибывших. Лагерный персонал, медицинские работники и городские власти стремились предотвратить массовую гибель военнопленных. Заболевшие и обессиленные размещались в спецгоспитале 2494 и в лазаретах при лагерных отделениях. Систематически проводилась профилактическая обработка контингента и устанавливался строгий контроль за санитарным состоянием жилых помещений, что позволило избежать инфекционных заболеваний. Удалось улучшить питание военнопленных, причем больные и дистрофики дополнительно получали укрепляющие блюда, приготовленные по специальным рецептам. Тем не менее обстановка в лагере, по оценке руководителя управления НКВД, продолжала оставаться «крайне напряженной», что требовало безотлагательной помощи со стороны областных и городских властей⁴⁰.

Высокая смертность военнопленных, наблюдавшаяся и в других советских лагерях, вызывалась стечением обстоятельств фронтовой

и тыловой действительности. В результате крупномасштабных наступательных операций Красной Армии значительная часть вражеских военнослужащих попадала в плен после пребывания в окружении в уже истощенном состоянии. Затем они направлялись в сборные лагеря, проходя по 200–300 км и получая крайне скудное питание. Тяжелым испытанием стал долгий путь в тыловые районы, особенно в Сибирь. Эшелоны, которые составлялись из товарных вагонов, не оборудованных для людских перевозок: без нар, печей, отхожих мест, медленно двигались на восток, пропуская воинские, санитарные и грузовые поезда. Сухого пайка хватало лишь на несколько дней, горячая пища на станциях предоставлялась редко, и даже глотка воды приходилось ждать многие часы.

Тяжелые материально-бытовые и суровые природно-климатические условия, в которые попадали уже ослабленные военнопленные, представляли для них смертельную угрозу. Люди, родившиеся в Западной и Центральной Европе, прибыв поздней осенью в Новосибирск, не могли противостоять сибирским морозам. Простудные заболевания, в том числе воспаление легких, стали одной из главных причин высокой смертности. Часто к летальному концу вела дистрофия. Многих стубили дизентерия и другие желудочно-кишечные заболевания, а также туберкулез. Погибали прежде всего те, кто почти не имел сил для борьбы за выживание: дистрофики, больные, раненые.

Нередко причиной смерти являлись несчастные случаи, причем не только на производстве. Крупное «ЧП» произошло 26 апреля 1945 г. При переправе через разлившуюся реку Иня перевернулась лодка и в ледяной воде утонули 12 военнопленных.

Всего за все время функционирования лагеря 199 в Новосибирске умерли 2923 военнопленных, из них 73 % с ноября 1944 г. по май 1945 г. Зима 1945–1946 гг. потребовала уже значительно меньше жертв, что определялось позитивными изменениями в материально-бытовом обеспечении и медицинском обслуживании. К тому же выжили те, кто в момент поступления в лагерь был крепче, находился в лучшем физическом состоянии. Показатели смертности снизились многократно. В 1946 г. скончались 135 военнопленных, в 1947 г. – 185, в 1948 г. – 26.

Навечно в сибирской земле остались люди 16 национальностей, служившие в вермахте и союзных ему армиях. Среди них 1926 нем-

цев, 610 эстонцев, 124 латыша, 102 венгра, 68 австрийцев, 20 поляков, 10 французов, 9 чехов, 5 голландцев и др. В Новосибирске также захоронены 23 японца – бывшие солдаты квантунской армии, которые, однако, не принадлежали к контингенту лагеря 199. Они были привезены в обессиленном состоянии в здешний спецгоспиталь из других сибирских лагерей, но спасти их не удалось⁴¹.

Умерших военнопленных хоронили на четырех специальных кладбищах в Кировском (ныне Ленинском), Заельцовском и Первомайском районах г. Новосибирска, а также около пос. Мирный в Коченевском районе. После закрытия лагеря эти места захоронений пришли в полное запустение и были реставрированы в 1990-е годы.

Около 85 % военнопленных и интернированных, живших и трудившихся в Новосибирской области, смогли выжить и вернулись на Родину. Их адаптация к реалиям трудовой деятельности и повседневной жизни в неволе проходила сложно и противоречиво. В определенной степени преодолению острейших материальных и психологических проблем способствовала политика советского руководства и действия местных властей, направленные на сохранение трудоспособности подневольных контингентов и обеспечение им сносных условий существования. Ощутимую роль сыграла поддержка российских граждан, нередко деливших с пленными последним куском хлеба. Но особенно важным для каждого были умение и способность мобилизовывать свои внутренние духовные ресурсы, сохранить волю к жизни.

¹ **Gersdorff C.-U.**, Sobald der Mensch die Freiheit verliert. Ein Heimkehrer aus sowjet-russischer Kriegsgefangenschaft erinnert sich. – Die deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges. Ein geschichtlicher Abriss in Fakten. Verband der Heimkehrer Deutschlands. Bonn-Bad-Godesberg, 1989. S. 38-41.

² **Воспоминания** Гороховой Агнессы Дмитриевны. // Музей Новосибирского механического завода «Искра».

³ **РГВА.** Ф.166п. Оп.1. Д.1. Л.12, 18-22.

⁴ **Архив** информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картоотека приказов НКВД за 1944г.; **ГАНО.** Ф.4. Оп. 33. Д. 805. Л. 25-26.

⁵ **РГВА.** Ф.1п. Оп.9. Д.73. Л.116-117; **ГАНО.** Ф.4. Оп.34. Д.183. Л.226-227.

-
- ⁶ **Запись** воспоминаний Седых Аграфены Еремеевны – ветерана завода «Сибсельмаш»; **РГВА**. Ф.1п. Оп. 15а. Д.170. Л.18-21.
- ⁷ **Положение НКВД** о трудовом использовании военнопленных от 29 сентября 1945 г.// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов НКВД за 1945 г.
- ⁸ **РГВА**. Ф. 1п. Оп. 3и. Д. 11. Л.150-155.
- ⁹ Там же.
- ¹⁰ **ГАНО**. Ф.4. Оп. 34. Д.183. Л.160, 284.
- ¹¹ Там же. Ф.720. Оп.2. Д.263. Л.6-8.
- ¹² **Приказ** Народного Комиссара внутренних дел СССР № 00311 от 16 апреля 1945 г. «О формировании отделений, взводов, рот и батальонов из числа военнопленных, содержащихся в лагерях НКВД»// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов НКВД за 1945 г.
- ¹³ **РГВА**. Ф.1п.Оп.9. Д.73. Л. 130-131.
- ¹⁴ Там же. Ф.166п. Оп.2. Д.5. Л. 40-41
- ¹⁵ **Архив** информационного центра ГУВД Новосибирской области. Ф.10. Оп.2. Коробка 6.
- ¹⁶ **РГВА**. Ф.1п. Оп. Д. 73. Л. 133-144.
- ¹⁷ Там же.
- ¹⁸ Там же. Ф.166п. Оп.2. Д.5. Л.54-61; Д.7. Л.1-9.
- ¹⁹ Там же. Д.7. Л.4.
- ²⁰ **Букин С.С.** В чужой земле. Памяти военнопленных, умерших в Новосибирской области в 1944-1948 гг. Новосибирск, Гуманитарные технологии, 2000. С. 167.
- ²¹ Там же. С. 232, № 20. При занесении в списки умерших произошла ошибка и А.Г. Будевич был записан как Вудевич.
- ²² **РГВА**. Ф.166п. Оп.2. Д.2. Л.32; Д.5. Л.43-44, 57-58; Д.9. Л.18-24.
- ²³ Там же. Д.5. Л.45; Д.9. Л.22.
- ²⁴ Там же. Д.7. Л.128-130; Ф.1п. Оп. 13а. Д.6. Л.63-71.
- ²⁵ Там же. Ф.1п. Оп. 13а. Д. 6. Л.70-71; Оп.15а. Д.11. Л.307-309.
- ²⁶ **Приказ** Народного Комиссара внутренних дел СССР и Начальника тыла Красной Армии №001286/0023 от 19 октября 1944 г.// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов НКВД за 1944 г.
- ²⁷ **РГВА**. Ф. 1п. Оп.9. Д.173. Л.120-122; Оп. 13а. Д.6. Л.65-70.
- ²⁸ **ГАНО**. Ф.4.Оп.34. Д.183. Л.226-232.
- ²⁹ **РГВА**. Ф.166п. Оп.2. Д.9.Л.23-24.
- ³⁰ **Приказ** Народного Комиссара внутренних дел СССР № 00834 от 13 июля 1945 г. // Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов НКВД за 1945 г.

-
- ³¹ Копии писем получены от родственников военнопленных г-жи д-ра Кристины Притцлафф (Гамбург) и г-на Стефана Беккер (Ганновер)
- ³² **РГВА**. Ф. 1п. Оп. 9. Д. 73. Л.116-120; Д.14. Л.96-99; **Приказ** министра внутренних дел СССР № 0349 от 12 июня 1948 г. «О расформировании спецгоспиталя № 2494 в г. Новосибирске»// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов МВД за 1948 г.
- ³³ **Приказ** Народного Комиссара внутренних дел СССР № 00696 от 15 июня 1945 г. // Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов НКВД за 1945 г.
- ³⁴ **Приказ** министра внутренних дел СССР № 0164 от 21 марта 1947 г. «О наложении дисциплинарного взыскания на начальника ОПВИ УМВД по Кемеровской области капитана Христус»// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов МВД за 1947 г.
- ³⁵ **Приказ** министра внутренних дел СССР № 001338 от 9 ноября 1948 г. «О расформировании лагеря МВД для военнопленных № 199»// Архив информационного центра ГУВД Новосибирской области. Картотека приказов МВД за 1948 г.; **РГВА**. Ф.1п.Оп.15а. Д.170. Л.22-23.
- ³⁶ Запись рассказа Поппа Федора Федоровича – старожила пос. Мирный.
- ³⁷ Geschichte der deutschen Kriegsgefangenen des zweiten Weltkrieges. Bd. 3. Die deutschen Kriegsgefangenen in der Sowjetunion. Faktor Hunger. Von Hedwig Fleischhacker. Muenchen, Bielefeld, 1965. S. 537.
- ³⁸ **Carell P., Boddeker G.** Die Gefangenen, Leben und Ueberleben deutscher Soldaten hinter Stacheldraht. Frankfurt–Berlin–Wien, 1980. S. 301-302.
- ³⁹ **Gersdorff C.-U.**, Sobald der Mensch die Freiheit verliert. Ein Heimkehrer aus sowjet- russischer Kriegsgefangenschaft erinnert sich. //Die deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges. Ein geschichtlicher Abriss in Fakten. Verband der Heimkehrer Deutschlands. Bonn-Bad-Godesberg, 1989. S. 38-41.
- ⁴⁰ **ГАНО**. Ф. 4. Оп. 34. Д.194. Л. 180-181.
- ⁴¹ Расчеты произведены по спискам умерших военнопленных.

ОБУСТРОЙСТВО ПЕРЕСЕЛЕНЦЕВ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В ХОДЕ ОСВОЕНИЯ ЦЕЛИНЫ.

Одним из направлений дальнейшего развития и хозяйственного освоения территории Сибири, перераспределения и наращивания производственных сил и трудовых ресурсов, решения социально-экономических и демографических проблем путем переселения избыточного населения в сельскохозяйственные районы стало освоение целинных и залежных земель и связанные с ним последующие реформы и кампании в сельском хозяйстве. Характерной особенностью этой акции было привлечение переселенцев с помощью массовых общественных призывов, широкой пропаганды в средствах массовой информации, направления по путевкам ЦК ВЛКСМ.

Деятельность партийных и советских органов власти, а также периодической печати по пропаганде переселения в Сибирь из других районов страны, переходу специалистов сельского хозяйства, проживавших в городах и райцентрах, в МТС и колхозы, направлению на село добровольцев из промышленных предприятий и организаций развернулось сразу же после сентябрьского (1953 г.) пленума ЦК КПСС, на котором была принята программа ускоренного развития сельского хозяйства.

Уже 17 сентября в «Правде» вышла передовая статья «Неотложные задачи партийных организаций», которая непосредственно откликалась на решения пленума и ставила задачи улучшения сельского хозяйства. «Советская Сибирь», «Омская правда» опубликовали корреспонденции о специалистах сельского хозяйства, решивших вернуться на работу в МТС из города¹. Механик цеха химического завода в Кемерово Фисун в заявлении, поданном в обком партии, написал: «Ознакомившись с постановлением Пленума ЦК КПСС «О мерах дальнейшего развития сельского хозяйства СССР», я решил пойти работать в МТС, чтобы приобретенные мною знания инженера, механика и многолетний опыт работы в промышленности отдать делу подъема социалистического земледелия». Об этом сообщила «Правда»². В ноябре 1953 г. бюро Алтайского крайкома КПСС приняло постановление об отборе в городах края рабочих

для направления на работу в колхозы, в котором было записано «...в месячный срок отобрать 2 тыс. рабочих для направления их на постоянную работу в отстающие колхозы на должности бригадиров производственных бригад, заведующих животноводческими фермами, шоферов, механиков, заведующих электростанциями и на рядовую работу...»³. В фонде Томского обкома КПСС имеются данные о количестве руководящих работников, отобранных и посланных на работу в МТС по состоянию на 25 декабря 1953 г. С промышленных предприятий городов в село было послано 43 тракториста, 8 комбайнеров. Подобраны 13 директоров МТС, 33 главных инженера, 34 механика, 26 главных агрономов, 32 главных зоотехника, 35 старших ветврачей. Из 4160 необходимых селу трактористов имелось всего 2819, комбайнеров требовалось 1042, а в наличии было 923⁴.

К организации приезда будущих переселенцев, их встрече и распределению привлекался комсомол. В Алтайском крае исполком краевого Совета депутатов создал краевую распределительную комиссию. В Барнауле, Бийске, Рубцовске, Алейске и Славгороде оборудованы пункты приема и распределения прибывающих новоселов, где круглосуточно дежурили комсомольцы-активисты⁵. Молодые жители села Гилевка Завьяловского района Алтайского края обратились с призывом ко всем комсомольцам и молодежи поддержать новоселов, приезжающих на Алтай, помочь им быстрее обжиться⁶. В Омске в областном управлении сельского хозяйства работала комиссия по отправке механизаторов, в состав которой вошли секретари обкома и горкома ВЛКСМ. В области началось создание и комплектование комсомольско-молодежных тракторных бригад⁷. В молодежной газете «Сталинское племя» Новосибирской области публиковались письма молодых рабочих различных заводов, поддерживающих начало реформ и желающих поехать на целину⁸.

В течение первых шести месяцев после сентябрьского пленума ЦК КПСС из промышленных, строительных и других предприятий и учреждений Сибири на постоянную работу в МТС, совхозы и колхозы выехало свыше 8,5 тыс. механизаторов. За три года (1954–1956) в сибирские колхозы было принято 308,2 тыс. чел. Кроме того, шло плановое переселение в Сибирь из центральных областей страны⁹. Главным переселенческим управлением министерства сельского хозяйства РСФСР в помощь переселенцам был издан специ-

альный буклет, в котором давалась краткая характеристика основных целинных краев и областей РСФСР¹⁰. В Омской области с октября 1953 по март 1954 г. в сельское хозяйство направили свыше 4 тыс. работников, главным образом коммунистов. К 1956 г. областная партийная организация выделила для работы на селе 25 тыс. чел.¹¹ В январе 1955 г. Алтайский крайком комсомола сообщил в ЦК ВЛКСМ, что «в край прибыло по комсомольским путевкам более 20 тыс. юношей и девушек: из городов и районных центров края было направлено на постоянную работу в МТС, колхозы и совхозы свыше 6 тыс. комсомольцев и молодежи. За два года партийная и комсомольская организации края направили в село свыше 13 тыс. чел. Алтайским крайкомом ВЛКСМ было поддержано обращение молодежи села Гилевка. Оно обсуждалось на комсомольских собраниях во всем крае. Об этом почине алтайской молодежи докладывал на XII съезде ВЛКСМ В.Поляков, секретарь крайкома ВЛКСМ. Он также сообщил, что в большинстве районов края подготовлено по 50–60 квартир для новоселов¹².

Первые информации, особенно сообщения в прессе, говорили о хорошем приеме и устройстве прибывших переселенцев. Действительность оказалась несколько иной. К приему и обустройству новоселов оказались готовы далеко не везде. Уже через несколько недель после приезда первоцелинников в ЦК КПСС и Совет Министров СССР, краевые и областные партийные органы потоком пошли жалобы и сообщения о неудовлетворительных условиях труда и быта прибывших на освоение целины. В Алтайский край по состоянию на 10 марта 1954 г. только из центральных областей прибыли 1844 переселенца, из районов края – 2129 чел. Судя по справкам и информации, предоставленным райкомами и горкомами КПСС в краевой комитет партии, почти все они были недовольны условиями своего проживания. Группа комсомольцев из Москвы, прибывшая на освоение в Павловский зерносовхоз Алтайского края, сообщила в письме на имя председателя Совета Министров СССР Г.М. Маленкова: «Работы по организации нового совхоза никакой не проводится... Все прибывшие механизаторы в количестве 250 чел. бездельничают. Условия жизни у нас такие: часть товарищей поселили в клубе, где невероятный холод, постельными принадлежностями не обеспечены, спят на голых койках, в антисанитарных условиях...». Во многих МТС и новых совхозах переселенцев

использовали не в соответствии с их квалификацией либо для того, чтобы предоставить им рабочие места, забирали технику у местных механизаторов, что вносило разлад во взаимоотношения между новичками и старожилками. Так, бригадир тракторной бригады Малюта, приехавший со своим коллективом из Краснодарского края, писал: «... прибывшим предоставляют работу, а своих понижают или освобождают. Таким образом получается, что я со своей бригадой прибыл в Алтай, а алтайцам придется ехать в Казахстан»¹³.

В этой ситуации органами власти, как на местах, так и в центре начали осуществляться многочисленные проверки поступающих жалоб. В районы освоения неоднократно выезжали комиссии министерств и ведомств, данные проверок заслушивались на заседаниях бюро и исполкомов партийных и советских органов, разрабатывались меры по уменьшению остроты проблемы. Так, уже 2 апреля 1954 г. состоялся пленум Алтайского крайкома КПСС, в постановлении которого было записано: «Пленум крайкома требует от бюро крайкома, крайисполкома, райкомов партии и райисполкомов, директоров МТС и совхозов принять решительные меры по созданию нормальных бытовых условий и трудовому устройству молодежи, прибывающей на освоение целинных и залежных земель»¹⁴. Министерство совхозов РСФСР провело свою проверку, в материалах которой отмечалось «крайне неудовлетворительное снабжение» переселенцев в Алтайском крае продовольственными товарами. По материалам проверки в отделе совхозов крайкома КПСС было проведено совещание и принято решение об улучшении снабжения новоселов. В совхозе «Ануйский» этого же края, сообщал секретарь ЦК ВЛКСМ Семичастный министру совхозов СССР Бенедиктову, работники ЦК ВЛКСМ в ходе проверки обнаружили, что большая часть рабочих не обеспечена работой после весеннего сева, в совхозе не ведется учет труда. «В отдельных совхозах руководящие работники не справляются со своими обязанностями, бездельничают и пьянствуют. Главный агроном совхоза «Поспелихинский» Табунец в период весеннего сева уехал на охоту на бензовозе, а совхоз остался без горючего». В совхозе «Кулундинский», докладывал в информационной записке старший инструктор орготдела ЦК профсоюза рабочих и служащих сельского хозяйства и заготовок Захаров, «от безделья рабочие идут в чайную и значительную часть дня сидят в ней и выпивают»¹⁵.

Исправить сложившееся положение попытались и административными мерами. Приказом по Алтайскому краевому управлению сельского хозяйства от 3 августа 1954 г. с работы был снят директор Катунской МТС Т.Я. Шандра. В приказе указывалось, что «по состоянию на 1 авг. с.г. в МТС не начато строительство ни одного жилого дома при плане строительства 6 двухквартирных домов. В результате неудовлетворительного использования машинотракторного парка Катунская МТС по состоянию на 1 авг. выполнила план вспашки целинных и залежных земель лишь на 42 процента». В марте 1955 г. за безответственное отношение к приему и устройству новоселов был исключен из партии и снят с работы директор Беловской МТС В.Г. Резниченко¹⁶.

В сентябре 1954 г. Алтайский крайком КПСС отчитался в ЦК КПСС о выполнении постановления Секретариата ЦК КПСС «О неправильной расстановке и плохом устройстве кадров, прибывших на освоение целинных и залежных земель». В отчете отмечалось, что «во всех районах проведена проверка жилищно-бытовых условий рабочих. Материалы проверки рассмотрены на пленумах и бюро РК, на сессиях районных Советов депутатов трудящихся. В результате принятых мер 1122 семьям предоставлены квартиры МТС и совхозов, 246 чел. живут в общежитиях, 236 семей приобрели свои дома, а остальные механизаторы размещены по частным квартирам рабочих, колхозников и служащих». Еще более оптимистично отрапортовали об исправлении недостатков в министерство сельского хозяйства РСФСР руководители краевого сельхозуправления. В их справке, в частности, сообщалось: «Прибывшие новоселы направлены в МТС в соответствии с потребностью в механизаторских кадрах каждой МТС. Задолго до их прибытия, по указанию крайсельхозуправления, МТС подготовили для механизаторов квартиры и рабочие места»¹⁷.

Реально неурядицы с работой и бытовое неустройство новоселов так и не были ликвидированы за все годы освоения и последующих реформ. Принятые в «пожарном порядке» меры несколько сбивали накал недовольства основной массы целинников, но оно вновь возобновлялось с каждой новой волной переселений, проявляясь в письмах и жалобах во все властные структуры, а также выходя наружу в ходе инспекций и проверок. Так, в решениях Новосибирского облисполкома за 1956 г. записано, что в колхозах Болотнинского

района строительство домов председатели колхозов переложили на самих переселенцев и не оказывают им помощи в этом деле. В колхозы Барабинского района в течение двух лет прибыло 97 семей переселенцев. Большое количество семей из-за отсутствия нормальных бытовых условий выехало еще в 1955 г.¹⁸ Проверка размещения и трудоустройства переселенцев, прибывших в МТС и совхозы Омской области в 1955 г., показала, что «...в отдельных совхозах ряд семей переселенцев находятся в плохих материально-бытовых условиях. Семья Полуротова Ф.Г. в количестве 10 чел. размещена в комнате площадью 20 кв. м»¹⁹. В Томской области проверка 1958 г. констатировала, что «...многие переселенческие семьи длительное время проживают в непригодных для жилья домах или на подселении у колхозников-старожилов, не имеют приусадебных участков, скота, картофеля и овощей. Все это приводит к большому выбытию из колхозов переселенцев». По данным Томского обкома КПСС в 1958 г. из колхозов области выбыла 301 семья приехавших или 16,2 %. Главной причиной называлась хозяйственная неустроенность²⁰.

Основной проблемой, мешавшей закрепиться на новом месте и которую так и не удалось в полном объеме решить за все годы реформ, была нехватка жилья либо его очень низкое качество. В июле 1954 г. состоялся пленум Алтайского крайкома КПСС, посвященный вопросам жилищного строительства. Выступивший на нем начальник краевого управления сельского хозяйства Флорентьев, отметил, что «большинство МТС края еще слабо и далеко не полностью используют механизаторские кадры, не создали им необходимых жилищно-бытовых условий». Вопрос о неудовлетворительном жилищном строительстве в колхозах края рассматривался в августе 1954 г. на сессии Алтайского краевого Совета депутатов. По словам депутата от Шипуновского избирательного округа, строительство стало самым отстающим участком в деревне. Вывод его был категоричен: «если сейчас не примем настоящих мер, то на протяжении 2-х лет дома колхозников будут совершенно разрушены и непригодны для жилья»²¹. В августе и сентябре 1954 г., после завершения уборки, в периодической печати публиковались многочисленные письма целинников, в которых выражалась тревога по поводу того, где они будут жить предстоящей зимой.

В районах освоения в Новосибирской и Омской областях, Алтайском крае были организованы специальные строительные тресты. Они занимались возведением элеваторов, подъездных путей, шоссейных дорог, развитием водоснабжения и средств связи, а жилищное строительство, по-прежнему, перекладывалось на местные организации либо на плечи самих переселенцев. Так, в совхозе «Комсомольский» Павловского района Алтайского края силами новоселов были построены 32 сборно-щитовых многоквартирных дома, 15 кирпичных и деревянных двухквартирных домов, общежитие, столовая, пекарни, бани. Но это представляло один из немногих положительных примеров, вынесенных на страницы краевой газеты. В совхозе «Егорьевский», организованном в 1954 г., и через год 29 семей жили в палатках, тесовых сарайчиках, занимали под жилье кухонные помещения²². Жилищными проблемами целинников занималась даже прокуратура. В справке министру совхозов РСФСР Т.А. Юркину о результатах проверки жилищно-бытовых условий рабочих совхоза «Ключевской» Алтайского края за подписью советника юстиции А. Круглова указывалось, что «жильем здесь обеспечено лишь 84 семьи, остальные 104 семьи и 195 рабочих-одиночек размещаются в палатках и на частных квартирах. В результате 31 чел. рабочих самовольно оставили работу»²³.

Несмотря на критику, принимаемые меры, положение со строительством на селе не улучшалось, что подтверждают данные очередного пленума Алтайского крайкома КПСС, состоявшегося в июне 1956 г. На нём сообщалось, что в этом году «в крае должно быть завершено строительство многих МТС и совхозов, построено около 200 зернохранилищ, 17 элеваторов, 76 зерносушилок, 150 тыс. м² жилья, много домов для колхозников и более 20 тыс. производственных и культурно-бытовых объектов. Однако положение дел на строительных площадках внушает большую тревогу за выполнение намеченного плана. За 4 месяца годовая строительная программа выполнена только на 20 процентов». В 1956 и 1957 гг. по планам краевого управления сельского хозяйства было намечено в целинных совхозах края ввести в эксплуатацию около 46 тыс. м² жилой площади, а построено лишь 35 тыс. За 6 месяцев 1958 г. введено в эксплуатацию всего 2370 м² жилья, что составило лишь 16 % к плану²⁴.

Вопрос об улучшении строительства в сельской местности Алтайского края рассматривался в апреле 1961 г. на бюро ЦК КПСС по РСФСР и в Совете Министров РСФСР. Для выполнения принятых решений в районах освоения стали формироваться специальные строительные поезда. Постановлением Совета Министров РСФСР от 10 июня 1961 г. на базе управлений строительства и промышленности строительных материалов целинных областей и краев были созданы строительно-монтажные управления «Алтайцелинстрой», «Новосибирскцелинстрой», «Омскцелинстрой»²⁵. И все же сельские строители не справились со своими задачами.

Значительно тормозили освоение, неблагоприятно сказываясь и на приживаемости новоселов в Западной Сибири, почти полное отсутствие автодорог и слабая электрификация. В мае 1954 г. руководство Омского обкома КПСС и областного Совета депутатов обратилось в ЦК КПСС с просьбой о неотложных мерах помощи в дорожном строительстве. В области имелось 23513 км автогужевых дорог, из которых только 5000 км были профилированы, отсутствовали дороги с твердым покрытием. По данным областного управления сельского хозяйства на 1 января 1956 г. из 698 колхозов области электрифицировано только 214. В некоторых районах были электрифицированы лишь отдельные колхозы. Имевшиеся электростанции не обеспечивали потребности в электроэнергии для механизации трудоемких процессов²⁶.

Значительно отставали сферы быта и культуры. Секретарь Алтайского крайкома КПСС был вынужден обратиться в ЦК КПСС с докладной запиской, в которой просил об экстренной помощи. В ней он писал: «Несмотря на принятые меры, в организации торговли и общественного питания имеются серьезные недостатки. Наличие магазинов, столовых и хлебопекарен не обеспечивает полной потребности, т.к. многие из них размещены в непригодных тесных помещениях. Пища в столовых готовится однообразно, вкусовые качества обедов низкие, ассортимент блюд ограничен. Торговая сеть не имеет достаточного количества теплой одежды и обуви, а также продовольственных товаров, особенно крупы, сахара, рыбы и консервов». В выступлении на краевом совещании комбайнеров в августе 1954 г. механик Угловской МТС, приехавший на освоение из Ставропольского края, сказал: «Нам говорили, что будут трудности. И это вполне ясно, что трудности будут первые 2–3

месяца и должны они быть. Но потом эти трудности как-то преодолеваются, а уже прошло полгода и все те же трудности»²⁷. Пленум ЦК профсоюза работников и служащих сельского хозяйства и заготовок указал на то, что в местах проживания первоцелинников «крайне неудовлетворительно доставляется литература и почта. Выписанные для них газеты и журналы зачастую оседают на центральных усадьбах»²⁸.

В то же время в некоторых официальных документах, посылавшихся в вышестоящие органы власти, в сообщениях средств массовой информации создавалась довольно благополучная картина бытового и культурного обслуживания новоселов. «Совхозная газета» посвятила страницу поездке артистов МХАТ на целинные земли. Артисты побывали в 18 районах и 5 городах. На их выступлениях присутствовало более 30 тыс. зрителей²⁹. Положительно оценивает культурно-массовую работу среди целинников пленум краевого Совета профсоюзов, крайкомы партии и комсомола рапортовали в ЦК КПСС об успехах в медицинском обслуживании, открытии новых больниц и фельдшерско-акушерских пунктов. Краевое управление культуры доложило министру культуры РСФСР Т.М. Зуевой о значительном увеличении подписки на газеты и журналы, председатель крайисполкома С. Шевченко в письме заместителю Председателя Совета Министров РСФСР М. Яковлеву сообщал о расширении выпуска книг, увеличении тиражей местных газет. Заведующий культурно-массовым отделом ВЦСПС информировал, что в 1954 г. для 7220 тракторных бригад, осваивающих новые земли, направлены комплекты культинвентаря и музыкальных инструментов, в 1357 МТС и 362 совхоза отправлены 1719 библиотек³⁰.

В целом, несмотря на довольно интенсивную деятельность партийных и советских органов, средств массовой информации по закреплению переселенцев на осваиваемых сельскохозяйственных территориях Западной Сибири, полностью решить эту задачу так и не удалось. Первоначальный пропагандистский эффект был кратковременным и исчерпал себя уже в первые месяцы после переезда. Реальные условия труда и быта, в которых стали существовать переселенцы, оказались более суровыми и длительными, чем предполагалось, что вызвало массовое недовольство. Принятых в экстренном порядке мер было недостаточно. К тому же значительная часть добровольцев, прибывших из городов, не владела сельскими специ-

альностями, не знала специфики жизни в деревне, что также затрудняло их адаптацию. На увеличение обратной миграции повлияли и сильнейшие засухи и неурожаи на целинных землях в конце 1950 – начале 60-х гг.

-
- ¹ **Лыков М.** Едуг на работу в МТС. Советская Сибирь. 1953. 19 сент.; **Омская правда.** 1953. 20 сент.
 - ² **Правда.** 1953. 23 сент.
 - ³ **Развитие** сельского хозяйства Алтайского края. 1946-1986. Сборник документов и материалов. Ч.1. Барнаул, 1987. С.82.
 - ⁴ **ЦДНИ ТО.** Ф.607. Оп.1. Д.1999. Л.135.
 - ⁵ **Анисков В., Неверов В.** Комсомол Алтая в борьбе за освоение целинных и залежных земель. Барнаул. 1958. С.8.
 - ⁶ **В краю** просторов и подвигов. Молодежь на целине. Сборник документов. М., 1962. С.32.
 - ⁷ **ЦДНИ ОО.** Ф.4. Оп.1. Д.3049. Л.51.
 - ⁸ **Сталинское племя.** 1954. 24 февр. и др.
 - ⁹ **История** Сибири. Т.5. Ленинград. 1969. С.249.
 - ¹⁰ **ЦХАФАК.** Ф.569. Оп.10. Д.292. ЛЛ.2-11.
 - ¹¹ **Янкевич П.Ф.** Коммунисты области в борьбе за подъем сельского хозяйства (1953-1965гг.). В кн.: Омская область за 50 лет. Омск, 1968. С.45.
 - ¹² **В краю** просторов и подвигов... С.14; **Агитатор** Алтая. 1984. № 6; **Сталинская смена.** 1954. 25 марта.
 - ¹³ **ЦХАФАК.** ФП.1. Оп.97. Д.135. Л.15; **ГАРФ.** ФА.317. Оп.1. Д.357. Л.19-20.
 - ¹⁴ **ЦХАФАК.** ФП.1. Оп.97. Д.6. Л.9
 - ¹⁵ **ГАРФ.** ФА. 317. Оп.2. Д.4480. Л.5, 6, 206-207; ФР.7689. Оп.20. Д.463. Л.15.
 - ¹⁶ **ЦХАФАК.** ФР.569. Оп.6. Д.870. Л.79-80; ФП.1. Оп.98. Д.9. Л.443-444.
 - ¹⁷ **ЦХАФАК.** ФП.1. Оп.87. Д.38. Л.90; **Развитие** сельского хозяйства Алтайского края. 1946-1986. С.104.
 - ¹⁸ **ГАНО.** ФР.1020. Оп.2. Д.730. Л.229; ФП.4. Оп.27. Д.368. Л.4.
 - ¹⁹ **ГАОО.** Ф.437. Оп.9. Д.2056. Л.38.
 - ²⁰ **ГАТО.** ФР.829. Оп.1. Д.2273. Л.172; **ЦДНИ ТО.** Ф.607. Оп.1. Д.2726. Л.59.

-
- ²¹ **ЦХАФАК**. ФП.1. Оп.97. Д.8. Л.131; ФР.834. Оп.4. Д.193. Л.133.
- ²² **Алтайская правда**. 1955. 8 дек.; **ЦХАФАК**. ФП.1. Оп.98. Д.106. Л.23.
- ²³ **ГАРФ**. ФА.317. Оп.2. Д.4480. Л.48.
- ²⁴ **Алтайская правда**. 1956. 3 июня; 1958. 19 авг.
- ²⁵ **ГАРФ**. ФА.548. Оп.1. Д.89; Д.17, 40, 43.
- ²⁶ **ЦДНИОО**. Ф.17. Оп.1. Д.6676. Л.72; **ГАОО**. Ф.437. Оп.9. Д.2023. Л.13.
- ²⁷ **ЦХАФАК**. ФП.1. Оп.87. Д.38. Л.92; ФР.834. Оп.4. Д.3. Л.57.
- ²⁸ **ГАРФ**. ФР.7689. Оп.20. Д.417. Л.12.
- ²⁹ **Совхозная газета**. 1954. 5 сент.
- ³⁰ **Культурное строительство на Алтае**. Документы и материалы. Т.2. 1941–1977. Барнаул, 1990. С.152; **ЦХАФАК**. ФР.1041. Оп.1. Д.257. Л.348; Д.281. Л.50; **ГАРФ**. ФР.7689. Оп.20. Д.463. Л.46-47.

Долголюк А.А.

ОПЫТ СТАБИЛИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ РАЙОНОВ НОВОГО ОСВОЕНИЯ СИБИРИ В 1950–1980-х гг.

В середине XX в. руководство СССР провозгласило курс на ускоренное развитие восточных регионов страны. С этого времени освоение природных ресурсов Сибири стало осуществляться более широким фронтом, от пятилетия к пятилетию нарастали объемы инвестиций и строительно-монтажных работ. Для их выполнения потребовалось привлечь в регион огромные контингенты работников и членов их семей.

Проблема формирования трудовых коллективов сама по себе является сложной. Но она приобретает особую остроту, когда создаются новые производственные коллективы в осваиваемых районах. В Сибири на разных исторических этапах её развития она решалась по-разному. В 1930–50-е гг. основной упор делался на использование огромной армии невольников печально известного ГУЛАГа. Позднее, в связи резким сокращением лагерной системы, пришлось изменить способы привлечения трудовых ресурсов в районы нового хозяйственного освоения. Теперь стал использоваться по преимуществу свободный труд. Широкая пропаганда крупных новостроек через средства массовой информации позволяла строительным организациям, используя самые разнообразные формы, укомплектовывать свои подразделения кадрами в достаточном количестве.

Не менее сложной оказалась проблема закрепления новичков в трудовых коллективах. Актуальность этой задачи определялась тем, что в стабильных коллективах у работников появляется больше возможностей для накопления производственного опыта, роста профессионального мастерства, развития трудовой и творческой активности. Следствием является более производительный труд и более высокое качество выполняемых работ.

В данной статье предпринята попытка обобщить 40-летний опыт стабилизации кадров в строительных организациях Сибири, созданных и функционирующих в районах нового промышленного освое-

ния (РНПО), в которых велась крупномасштабная инвестиционная деятельность по созданию различных объектов топливно-энергетического комплекса.

На протяжении всего исследуемого периода трудовой потенциал крупных сибирских строек наращивался преимущественно за счет мигрантов. В пополнении трудовых коллективов особенно большую роль сыграли трудоизбыточные районы Европейской части СССР, а также Средней Азии и Казахстана. Посланцы всех союзных республик участвовали в возведении гидроэлектростанций на Ангаре и Енисее, в формировании Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (ЗСНГК), в сооружении Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Это способствовало созданию многонациональных по составу коллективов и поселений. Такие особенности несли в себе немало позитивных черт. Однако они имели и недостатки, в том числе и в отношении решения проблемы стабилизации коллективов.

Многие новички не могли адаптироваться к новым, более суровым природно-климатическим условиям. Хорошо известно, что адаптация человека к новой природной среде достаточно длительный социально-биологический процесс. Он проходит тем сложнее, чем существеннее изменения в жизненных условиях. Особые трудности испытывали новоселы прибывавшие из мест с мягким, теплым климатом и попадавшие в новые, порой экстремальные условия. Например, в Среднем Приангарье, где с середины 1950-х гг. шло интенсивное формирование Братско-Усть-Илимского территориально-производственного комплекса, среднегодовая температура составляла $-3 - -4^{\circ}\text{C}$. Примерно с такими же условиями столкнулись строители, сооружавшие БАМ. Годовой перепад температур в северной части Тюменской и в Томской областях достигает 90° .

Из-за сложностей с адаптацией к новому климату наблюдалась высокая заболеваемость. Обследование, проведенное среди новоселов, прибывших в Среднее Приангарье, показало, что в 87 % случаев в первые месяцы пребывания отмечалась слабость, разбитость, усталость, головные боли, пониженная работоспособность, быстрая утомляемость, нарушение сна¹. Потери рабочего времени работников на предприятиях и в организациях ЗСНГК в среднем составляли более 10 дней в год.

И все же основные причины высокого оборота кадров были связаны со слабым развитием социально-бытовой сферы. Строительст-

во новых предприятий и других объектов велось в основном в малоосвоенных и малообжитых местах. Так было при сооружении гидроэлектростанций Ангаро-Енисейского каскада, Байкало-Амурской магистрали, при освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Поэтому обеспечение работников и членов их семей жильем и другими объектами социально-бытовой и культурной сферы имели первостепенное значение для закрепления кадров. Непроизводственное строительство должно было вестись здесь не только одновременно с сооружением промышленных предприятий, но и с их опережением. На практике же этого не происходило. Так, при формировании Братско-Усть-Илимского территориально-производственного комплекса (БИТПК) для строительства жилья и культурно-бытовых объектов средства выделялись ниже установленной нормы, а капитальные вложения, направленные на эти цели, осваивались несвоевременно и не полностью. Позднее такое же повторилось при создании городов и поселков Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. В конце 1960-х гг. в расчете на одного человека здесь приходилось около 6 м² жилья, обеспеченность поликлиниками, яслями и детсадами составляла одну треть от нормы, школами и больницами – половину. Капитальные вложения, направленные в 1960–80-е гг. на объекты производственного назначения не превысили 50 % от требуемых для обеспечения нормативного уровня обслуживания населения².

Одной из важнейших причин такого положения являлось то, что финансированием и организацией строительства объектов производственного назначения осваиваемых районов занимались практически все министерства, ведущие в них работы. Например, в 1980-х годах на территории ЗСНГК работы вели 9 министерств. Следствием ведомственной разобщенности при формировании и использовании социальной инфраструктуры являлись неоптимальные номенклатура и размещение учреждений, нерациональное использование инвестиций в данную сферу. Отдельные министерства, исходя из расчетов лишь своей доли в новом городе, создавали социальные объекты малой мощности, не соответствующие общей численности населения, что негативно сказывалось на качестве его обслуживания.

Несколько иная ситуация наблюдалась при сооружении крупных сибирских ГЭС. Здесь основные затраты по освоению строительной

площадки, сооружению объектов производственной базы и первой очереди нового города приходились на гидростроительную организацию, хотя в дальнейшем промышленно-транспортная и социальная инфраструктура использовалась в большей степени другими ведомствами. К тому же всё это, как правило, осуществлялось за счет сметы ГЭС, а проектные институты в целях удешевления генеральной сметы старались сделать объект «экономичнее» за счет жилья и культурно-бытовой сферы. В результате складывалась такая ситуация, когда Министерство энергетики и электрификации СССР – основной застройщик городов и рабочих поселков – оказывалось недостаточно заинтересованным в развитии их социальной инфраструктуры. Поэтому происходило значительное отставание темпов жилищно-гражданского строительства от производственного. Пик численности работающих на них совпадал по времени с пуском первых агрегатов, к этому времени следовало бы полностью освоить капвложения в производственное строительство, так как размер этих средств учитывает обеспечение максимальной численности работающих. Между тем, к пуску первых агрегатов Братской ГЭС, из проектного объема строительно-монтажных работ по жилищно-гражданскому строительству было освоено только 80 %. Аналогичным было положение на Красноярской и Усть-Илимской ГЭС. Здесь к началу эксплуатации первых турбин на непромышленном строительстве было освоено соответственно 65 и 51 % от сметных назначений на эти цели³.

Как показала многолетняя практика, закрепляемость новоселов в районах нового освоения и работников в трудовых коллективах в значительной степени зависит от решения жилищной проблемы. И повсеместно она решалась тяжело и медленно, хотя темпы роста жилищного строительства были уже в первые годы освоения новых территорий достаточно высокими. Только с 1956 по 1960 гг. жилая площадь в г. Братске увеличилась с 39 тыс. м² до 239 тыс. м², т.е. более чем в 6 раз. Однако и такие темпы строительства жилья были явно недостаточными и не могли удовлетворить потребности быстрорастущего города. Свидетельством этому является тот факт, что средняя обеспеченность жилой площадью одного жителя осталась примерно на том же уровне: 5,5 м² в 1956 г. и 5,6 м² в 1960 г. В эти годы основную часть братчан составляли строители и члены их семей. В дальнейшем масштабы жилищного строительства постоянно

нарастали. Если в 1970 г. за счет государственных средств в Братско-Усть-Илимском ТПК было введено в действие 174 тыс. м², то в 1975 г. – 287 тыс. м², а в 1980 г. – 314 тыс. м². В результате за годы девятой пятилетки в Братске 24 тыс. семей улучшили жилищные условия, а в течение последующего пятилетия каждая третья семья братчан въехала в новую квартиру⁴. К этому времени доля занятых в строительстве значительно снизилась. Однако исследования экономистов показывали, что до 70 % рабочих и ИТР предприятий новых городов БИ ТПК составляли бывшие строители.

Геологи и строители были первопроходцами при освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Их обеспеченность жильем в годы восьмой пятилетки не превышала 50 % от нормы. Низким было качество возводимых домов, строилось много зданий временного типа. Как отмечал секретарь Тюменского обкома КПСС А. Протазанов, до середины 1966 г. в нефтяных и газовых городах – Урае, Нефтеюганске, Мегионе, Нижневартовске, Пунге, Игриме не было ни одного капитально построенного дома, отсутствовали водопровод и канализация⁵.

В созданном в 1973 г. Главсибтрубопроводстрое в первое время основная часть жилья располагалась в вагон-домах. Строители проживали в тесноте, в плохо обустроенных поселках. Не намного лучшими были жилищные условия у строителей Главтюменьнефтегазстроя. Объёмы ввода жилья здесь каждое пятилетие удваивались. В 1966 г. построено 101,0 тыс. м², в 1970 г. – 263,0, в 1975 г. – 512,4, и в 1980 г. – 1192,0 тыс. м². Постепенно росла обеспеченность жильем. В 1966 г. она составляла в главке 28 % от потребности, а к 1980 г. поднялась до 89 %, т.е. всё-таки не достигла действовавшей стандартной нормы⁶.

Примерно такими же темпами наращивал объёмы жилищного строительства Главсибтрубопроводстрой. Если в 1973 г. главк располагал всего лишь 9,2 тыс. м² жилой площади, то в 1985 г. уже 450 тыс. м². Средняя обеспеченность жилой площадью в расчете на одного члена семьи увеличилась с 4,2 до 5,7 м². Для полного обеспечения работников жильём в 1985 г. требовалось 1069 тыс. м². Это почти 11 годовых программ Главсибтрубопроводстроя по строительству жилья в уровне последнего года одиннадцатой пятилетки⁷.

Как и раньше, в ЗСНГК широко использовалось временное жильё – балки и вагончики, количество которых практически остава-

лось на том же уровне. Если в 1962 г. в Ямало-Ненецком округе их насчитывалось 13 тыс., то в начале 1990 г. – 12,2 тыс., число проживающих составило соответственно 43,5 и 44,3 тыс. человек⁸.

Столь же острой оставалась в это время жилищная проблема в зоне Байкало-Амурской магистрали. Обеспеченность местного населения жильём была на четверть ниже, чем в целом по РСФСР. Плохим здесь было и качество жилого фонда. Примерно половина его располагалась во временках⁹.

Опыт создания новых городов и поселков в Сибири убедительно свидетельствует о нецелесообразности широкомасштабного строительства временного жилья. Жилищный фонд в них с самого начала должен быть благоустроенным. Строители Красноярской и Усть-Хантайской ГЭС, оставившие после себя благоустроенные и красивые поселения, вынуждены были обходиться неблагоустроенным жильем. Этот опыт учтен при сооружении последующих ступеней Енисейского каскада, где уровень благоустройства жилья был значительно выше (табл. 1). Население Саяногорска ещё до пуска в эксплуатацию Саяно-Шушенской ГЭС проживало в комфортабельных условиях. Большая часть жилого фонда в поселке гидростроителей – Черёмушках, была оборудована водопроводом, в том числе с горячей водой, канализацией, ванными, центральным отоплением.

Таблица 1¹⁰

Уровень благоустройства обобщественного жилого фонда

Вид благоустройства	Дивногорск				Саяногорск			Снежногорск			
	1961	1967	1972	1981	1964	1971	1978	1966	1970	1975	1980
Водопровод	5	75	89	91	43	95	98	-	4	22	42
Канализация	3	72	89	91	43	93	98	-	4	22	42
Центральное отопление	63	76	89	91	62	94	98	83	100	100	100
Ванна	-	-	86	84	-	74	92	-	4	22	42
Электрическое освещение	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Горячее водоснабжение	-	1	31	64	-	58	89	-	4	22	42

Опыт строительства Черемушек наиболее удачный за всю послевоенную историю хозяйственного освоения новых сибирских тер-

риторий. Даже на начальном этапе сооружения ГЭС жилищная проблема здесь была менее острой, чем на других крупных новостройках. Планы жилищного строительства не только выполнялись, но и перевыполнялись. В 1970-е годы в Саяногорске было введено жилья в 2 раза больше, чем планировалось. Доля работников, стоящих в очереди на получение квартир или на расширение жилплощади, за 1967–1977 гг. снизилась в 1,5 раза¹¹. Это позитивно сказывалось на повседневном быте людей, способствовало стабилизации коллективов.

С другой стороны этот опыт свидетельствует о том, что отставание в развитии непромышленной сферы закладывалось ещё на стадии планирования. Лишь энергичные действия местных властей и пристальное внимание хозяйственных руководителей к решению насущных социальных проблем могли изменить положение. На практике такое наблюдалось крайне редко. Из-за частых сбоев с финансированием гражданского строительства планы по вводу жилья очень часто не выполнялись. Отставание жилищного строительства от темпов роста населения в районах нового освоения стало общей закономерностью. Особые сложности испытывали строители, одними из первых приходившие в слабообжитые места.

Строители оказывались в худшем положении и после того, как начинали функционировать возведенные ими градообразующие промышленные предприятия. Значительная дифференциация в обеспечении жильём работников различных предприятий и отраслей становилась серьёзным препятствием для стабилизации коллективов. Это объяснялось как размером средств, выделяемых для предприятий из централизованных источников, так и эффективностью их производственной деятельности, оказывающей прямое влияние на размеры фонда социально-культурных мероприятий и жилищного строительства. Так, по данным социологического обследования, проведенном сотрудниками Института истории, филологии и философии СО РАН в 1979 г., энергетики Братской, Усть-Илимской и Саяно-Шушенской ГЭС имели более благоприятные жилищные условия, чем строители Саяно-Шушенской ГЭС и управления «Братскгэсстрой». Среди них была значительно большей доля тех, кто проживал в отдельных квартирах, и соответственно меньшим процент арендаторов жилплощади в частных домах и живущих в общежитиях¹².

Улучшение жилищных условий строителей содействовало закреплению кадров. Как свидетельствуют данные исследования А.П. Гавриленко, повышение уровня благоустройства жилищного фонда Братскгэстроя и Хантайгэстроя (в 1962–1970 гг.) на каждые 10 % способствовало снижению текучести кадров почти на 4 %¹³.

Внутри строительных главков, трестов, управлений просматривалась тесная зависимость между обеспеченностью работников жильём и возрастом коллектива. Каждая организация с момента её создания решала жилищную проблему, снижая со временем её остроту. Поэтому к концу 1970-х годов у строителей Братска жилищные условия были намного лучшими, чем у строителей Усть-Илимского ЛПК и г. Усть-Илимска. Подобная дифференциация наблюдалась в Главсибтрубопроводстрое. Так, в 1986 г. в относительно лучшем положении, с наиболее высокой обеспеченностью работников отдельными квартирами находились тресты «Приобьтрубопроводстрой» и «Надымгазпромстрой», созданные в момент организации главка. Самой острой жилищная проблема была в тресте «Уренгойтрубопроводстрой», в то время самой молодой организации. На почти пятитысячный коллектив треста в Новом Уренгое приходилось всего 325 квартир в благоустроенных домах многоэтажной застройки. В них проживало 409 семей. Обеспеченность жилой площадью в тресте в это время составляло 3,4 м² на одного члена семьи¹⁴.

Существовала взаимосвязь жилищных условий работников и стажа их работы на предприятии, в организации. Среди строителей Усть-Илимского лесопромышленного комплекса, проработавших более 5 лет, 63 % занимали отдельную квартиру, а 8 % проживали в общежитиях, 62 % находившихся на стройке менее 3 лет жили в общежитиях, а в отдельных квартирах – лишь один из пяти. С точки зрения стабилизации трудовых коллективов, такой подход к распределению жилья был справедливым и правильным, поскольку способствовал укреплению кадрового ядра строительных организаций. С этой же целью при распределении квартир учитывалась квалификация и образовательный потенциал работников, их семейное положение.

В начальные периоды формирования трудовых коллективов заметное преимущество в предоставлении благоустроенного жилья имели инженеры и техники. Они и позднее обеспечивались кварти-

рами лучше, чем рабочие. Но следует заметить, что со временем всё в большей мере учитывался стаж работы инженерно-технических работников в данной организации.

Степень обеспеченности жильём очень сильно влияла на закрепляемость кадров. Как показали результаты обследования строителей г. Братска, потенциальная текучесть в этом коллективе среди удовлетворенных жилищными условиями была в 2 раза ниже, чем у тех, кто ими не удовлетворен. Таким образом, прежде всего уровень решения жилищной проблемы влиял на стабильность строительных коллективов.

На закрепляемости кадров сказывалась и обеспеченность работников детскими учреждениями. Демографическая структура новых городов Сибири такова, что в них значителен удельный вес молодежи. Это определяет более высокий, чем в целом по стране, уровень заключения браков, а следовательно, и рождаемости. В 1971 г. в Усть-Илимске на 1000 человек родилось 30 детей, а в 1975 г. – 29, тогда как в целом по стране в эти же годы – 18. Еще более высокой была рождаемость в начальный период строительства Дивногорска. В нем в 1960–1964 гг. на 1000 жителей рождалось от 39 до 44 детей. По мере развития новых городов и стабилизации их населения она, как правило, снижалась. Такое положение приводило к тому, что именно на начальном этапе формирования городов и трудовых коллективов ощущалась большая потребность в детских садах и яслях. Однако их строительство часто отставало.

В дальнейшем нарастание темпов сооружения детских дошкольных учреждений в какой-то степени снижало остроту этой проблемы. Если в 1964 г. очередность в детские дошкольные учреждения Дивногорска составила около 3 тыс. чел., в 1967 г. – 1285, то на 1 января 1973 г. всего 370 чел. На строительстве Саяно-Шушенской ГЭС в 1967 г. детские дошкольные учреждения посещало только 29 % детей строителей соответствующего возраста, а в 1978 г. – 61,3 %. В Снежногорске в 1968 г. каждому второму ребенку в возрасте до 7 лет не хватало места в садах и яслях, а в 1972 г. детские дошкольные учреждения могли принять всех дошкольников поселка¹⁵.

Значительные успехи были достигнуты в развитии сети детских учреждений Братско-Усть-Илимского ТПК. Если в 1955 г. их было всего 25 с 1170 детьми, то в 1980 – 301 учреждение, которое посещали 43,6 тыс. чел. Но и этого количества детских яслей и садов и

яслей-садов было недостаточно. Во-первых, по-прежнему наблюдалась их переполненность. В 1978 г. количество детей в детских дошкольных учреждениях на 6,4 тыс. превышало число имеющихся в них мест. Во-вторых, все еще значительными были очереди нуждающихся в устройстве детей. На 1 января 1979 г. она составила в Братскгэстрое – 4240 чел., а в трудовых коллективах г. Усть-Илимска – 7500 чел.¹⁶

Аналогичное положение складывалось и в городах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Здесь также ежегодно увеличивалось количество детских садов и яслей. Однако темпы прироста мест заметно отставали от быстро повышающейся потребности населения в них. Действующие на территории комплекса детские дошкольные учреждения оказывались перегруженными. Примерно такой же была ситуация со школами, занятия в которых велись в две смены. Большой дефицит детских заведений возник в городах Нижневартовск, Сургут, Мегион, Ноябрьск, Новый Уренгой, в рабочих поселках Барсово, Комсомольский, Пангоды, Уренгой и некоторых других. В 1985 г. около 30 % рабочих Главсибтрубопроводстроя нуждались в устройстве своих детей в дошкольные учреждения.

Недостаток детских учреждений ограничивал возможности использования женского труда. Часто отсутствие возможностей устроить ребенка в ясли или детский сад вынуждало одного из родителей, чаще всего мать, оставлять работу. В 1985 г. по этой причине уволилось 7 % рабочих Главсибтрубопроводстроя. Она же являлась одним из ведущих мотивов потенциальной текучести. 12 % рабочих, которые собирались увольняться из строительных организаций, назвали в числе причин, из-за которых они склоняются к такому решению, отсутствие мест в дошкольных учреждениях¹⁷.

На закрепляемость кадров в трудовых коллективах немаловажное влияние оказывает и развитие других звеньев социально-бытовой инфраструктуры, поскольку лишь наличие полного комплекса условий для нормальной жизни гарантирует своевременное обеспечение рабочей силой и высокую приживаемость новосёлов.

Неблагоприятные природно-климатические условия, в которых зачастую осуществляется пионерная деятельность строительных учреждений, предъявляют повышенные требования к системе медико-санитарного обслуживания работников. Однако уровень развития здравоохранения в новых городах и поселках не всегда успевал за

быстрым ростом населения. С запозданием организовывались медпункты на новых крупных стройках, недостаточной была их оснащенность специальным оборудованием и квалифицированными кадрами.

В новых поселениях эти проблемы особенно заметно проявлялись в первые годы. В 1971 г. Усть-Илимск был обеспечен поликлиниками лишь на 40 %, а больницами на 87 %. В течение каждого из двух последующих пятилетий здесь удваивалось количество стационарных больничных коек. За десятилетие численность врачей возросла в Усть-Илимске в 8 раз, а в расчете на 10 тыс. жителей с 19 в 1971 г. до 32 в 1980 г. при нормативе 34.

Значительные успехи были достигнуты в решении проблем здравоохранения и на северных гидростройках. В 1970 г. обеспеченность врачами жителей Снежногорска составила всего 38,5 %, а больничными койками – 41,4 % от уровня, характерного для районов Крайнего Севера. К 1975 г. показатели Снежногорска выросли до 88 %, а к 1980 г. примерно на 10 % превышали уровень Севера в целом¹⁸.

Также низким был исходный уровень медицинского обслуживания на территории ЗСНГК. В 1972 г. в Надыме на 12 тыс. чел. населения насчитывалось всего 8 врачей, больница размещалась в неприиспособленном бараке. Позднее примерно такое же положение наблюдалось в других городах. На начало 1984 г. в Новом Уренгое и Нижневартовске в новых типовых зданиях размещалась лишь четвертая часть больничных коек, а в Ноябрьске все медицинские учреждения располагались в неприиспособленных помещениях. В учреждениях здравоохранения не хватало врачей-специалистов, а квалификация работающих в большинстве случаев была недостаточно высокой.

Сеть лечебно-профилактических учреждений распределялась по территории ЗСНГК неравномерно. В каждом втором населенном пункте, входящем в состав комплекса, показатель обеспеченности врачами был в 2–3 раза ниже, чем по данному региону в целом¹⁹.

Мобильный характер строительства железных и автомобильных дорог, трубопроводов и других объектов выдвинул задачу обеспечения квалифицированной медицинской помощью работников передвижных механизированных колонн, трестов и управлений, базирующихся в вагон-городках и удаленных от населенных пунктов на значительные расстояния. Так в Главсибтрубопроводстрое их коли-

чество всего лишь за пятилетие выросло более чем в 2,5 раза, достигнув 108 здравпунктов. Кроме того, широкое распространение получили выезды медработников на трассы газопроводов. В начале 1980-х гг. стали широко практиковаться профилактические и целевые медосмотры, охватывавшие до половины работников²⁰.

В целом же в районах нового освоения выявилась такая тенденция. К периоду завершения сооружения основных градообразующих предприятий уровень развития служб здравоохранения в новых городах значительно повышался и часто превосходил показатели окружающих районов. Однако на протяжении всего хода строительства в развитии системы здравоохранения наблюдались трудности. При этом следует учитывать, что изменения в сфере здравоохранения отличались сложностью и противоречивостью, порой – отступлениями от достигнутого уровня. Например, в Саяногорске в 1976–1978 г. относительные показатели развития сферы здравоохранения несколько снизились, не поспевая за ускоренным ростом населения. В районах нефтегазового строительства к середине 1980-х гг. значительно меньше стали проводить комплексных целевых медосмотров.

Поддержанию здоровья строителей и членов их семей способствовало развитие сети оздоровительных профилакториев. Строительное управление Братскгэсстрой поначалу создавало учреждения для организации отдыха и оздоровительных мероприятий в районах дислокации производственных подразделений или недалеко от них. Так в 1967 г. на территории Бурятской АССР им был построен санаторий «Нилова пустынь», на берегу Братского моря выросли санаторий-профилакторий «Братское взморье», базы отдыха многих подразделений Братскгэсстроя. Позднее, при долевом участии построены пансионат «Лазурный» в Сочи, база отдыха «Энергетик» в Гаграх, дом отдыха «Жаворонки» в Подмосковье. Столь богатая материальная база способствовала более качественному оказанию медицинской помощи и отдыху трудящихся. В 1976 г. 2120 работников строительной организации лечились в санаториях, 990 – в пансионатах, 660 – побывали в домах отдыха, 430 – совершили туристические поездки²¹.

В 1980-е гг. подобная практика получила повсеместное распространение. Строительные организации ЗСНГК, обладающие ещё большими финансовыми возможностями создали широкую сеть

санаториев-профилакториев, домов отдыха и пансионатов, в том числе и за пределами Западной Сибири.

Важное место в структуре непроизводственной сферы занимают торговля, общественное питание и бытовое обслуживание. Обеспечивая трудящихся необходимыми продуктами питания, промышленными товарами и услугами, эта отрасль способствует улучшению условий труда, совершенствованию быта, укреплению здоровья, а также лучшему использованию свободного времени. Недостаточное их развитие в районах гидростроения было особенно заметно на начальном этапе. В дальнейшем происходило неуклонное расширение сети розничной торговли, общественного питания, сферы обслуживания, и эти проблемы постепенно утрачивали свое значение.

Материально-техническая база торговли развивалась в соответствии с действовавшей в стране экономической политикой по развитию данной сферы. При общем росте количества торговых точек приоритет отдавался строительству крупных магазинов. Временно возникавшие мелкие и средние торговые точки ликвидировались чаще, чем реконструировались. Так, при росте с 1970 по 1980 г. числа предприятий розничной торговли в трех крупнейших городах Братско-Усть-Илимского ТПК (Братске, Усть-Илимске и Железногорске) на 16 %, торговые площади увеличились на 73 %.

Аналогичные изменения происходили в сфере общественного питания. В Среднем Приангарье число предприятий за эти годы выросло на 29 %, а число мест в них – на 79 %. Значительно расширилась сеть общественного питания на промышленных предприятиях и в строительных организациях. В Дивногорске за годы строительства Красноярской ГЭС (с 1960 по 1973 гг.) торговая площадь в расчете на 1 тыс. жителей выросла со 110 м² до 167 м², а к 1980 г. составила более 190 м². Обеспеченность посадочными местами в общественном питании за 1960–1977 гг. увеличилась с 42 до 101²².

Освоение нефтегазовых месторождений сопровождалось быстрым ростом предприятий торговли и общественного питания. Их сеть в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком округах развивалась значительно быстрее, чем в целом по Тюменской области. В первом из округов за 1965–1980 гг. она выросла в 6,8 раза, а во втором в 3,7 раза. При этом каждое из ведомств создавало свою сеть, часто не координируя её развитие с другими ведомствами. Так в 1967 г. Главтюменьнефтегазстрой имел в Тюменской и Томской областях

23 столовые, 72 магазина, 40 вагон-столовых, овощехранилища, холодильники, теплицы. В течение каждого последующего пятилетия эта сеть увеличивалась на 20–30 %²³.

Поначалу острой была проблема организации общественного питания в строительных организациях с мобильным характером производства. В Главтрубопроводстрое в 1973 г. горячее питание в колонны высокого темпа доставлялись в единичных случаях, а во второй половине 1980-х гг. практически во все подразделения, работающие на значительном удалении от базовых поселков и вагон-городков, доставлялись горячие обеды и ужины. Такие изменения позитивно сказывались на закрепляемость кадров в коллективах.

И тем не менее, проблем с организацией торговли и общественного питания в ЗСНГК было значительно больше, чем в районах гидростроительства. Большинство населенных пунктов были обеспечены предприятиями торговли и общественного питания примерно вдвое ниже нормы. Во многих городах не было овощехранилищ, холодильников. Это создавало проблемы с получением и хранением свежих овощей, фруктов и картофеля. В результате этого в структуре питания местного населения была слишком высокой доля консервированных продуктов.

Еще хуже в новых поселениях на территории комплекса решались проблемы бытового обслуживания строителей и членов их семей. Строительство таких объектов для строительных организаций было не выгодно. Они старались их постоянно отодвигать на более поздние сроки, тем самым создавая проблемы для населения. Количество оказываемых услуг оказывалось в 2–3 раза меньшим, чем в целом по стране. В Ямало-Ненецком округе за развитие бытовой сферы кардинально взялись лишь в десятой пятилетке. За 1976–1980 гг. здесь было построено и сдано в эксплуатацию 10 домов быта. Количество действовавших в округе мастерских и цехов службы быта превысило 100 единиц. Однако этого количества было явно недостаточно для удовлетворения возрастающих потребностей строителей, нефтяников и газовиков²⁴.

Повседневная жизнь строителей немислима без организации культурного досуга. Среди жителей новых городов и поселков превалировала молодежь с повышенными культурными запросами. И если их не удовлетворить, то следствием становились пьянки, азартные игры, повышенная преступность.

Практика оперативного открытия в поселках гидростроителей клубов, кинотеатров и библиотек берёт свое начало еще с Иркутской и Новосибирской ГЭС. Позитивный опыт был использован позднее в Братске, Дивногорске, Усть-Илимске, Светлогорске и в других городах. С каждым годом возрастало количество кружков художественной самодеятельности в клубах, Дворцах культуры и число участников в них. Содержательнее и многообразнее становилась работа культурных учреждений. Она находилась под постоянным контролем профсоюзных и партийных организаций. Не умаляя заслуг последних в налаживании культурной жизни в осваиваемых районах, следует отметить их стремление внести в деятельность учреждений культуры чрезмерную идеологизацию.

Еще одним важным направлением решения данной проблемы стало создание условий для культурного досуга в общежитиях, поскольку именно в них проживала большая часть строителей. Организовывались «красные уголки», которые оснащались телевизорами, радиоприемниками, настольными играми, обеспечивались свежими газетами и журналами.

В районах ЗСНГК особое внимание созданию культурных зон в общежитиях придавалось в тех организациях, в которых доля этого типа жилья была более высокой. Так в Главсибтрубопроводстрое за 1981–1985 гг. количество мест в «красных уголках» увеличилось в полтора раза. В них одновременно могли находиться 2,8 тыс. чел.²⁵

Во всех вагон-городках сооружались спортивные площадки. А в таких городах как Надым, Новый Уренгой, поселках Игрим, Белоярский построены современные спортивные комплексы.

Для привлечения кадров в районы нового промышленного освоения и создания стабильных коллективов строителей особое значение имел уровень заработной платы. В годы первых пятилеток в строительстве он был ниже, чем в промышленности. В послевоенные годы зарплата строителей росла более высокими темпами. Поэтому в исследуемый период она в среднем была более высокой не только по отношению к средним показателям по народному хозяйству, но и по отношению к промышленности.

На крупных сибирских новостройках размеры оплаты труда были еще выше средних по отрасли показателей. Только при таком условии зарплата могла стать ведущим фактором привлечения трудовых ресурсов в осваиваемые районы. Государственная политика в

данной сфере предполагала установление такого уровня заработной платы, который позволял компенсировать удорожание жизни, социально-бытовые неудобства людей, их работу в неблагоприятных природно-климатических условиях. Уровень материального вознаграждения регулировался доплатами по районному коэффициенту, северными надбавками за стаж непрерывной работы в организации, выплатами за мобильный характер деятельности и другими. В целом он оказывался вполне достаточным для выполнения одной из важных функций – привлечения кадров в трудовые коллективы. В период формирования Братско-Усть-Илимского ТПК наблюдалось значительное превышение средней заработной платы трудящихся над её уровнем в целом по стране. Так в 1958 г. оно составляло 68 %, в 1970 г. – 58 %, в 1979 г. – 62 %. Как видно, особенно заметным превышение в оплате труда было в начальный период, когда требовалось много новых рабочих для разворота работ на Братской ГЭС.

Во второй половине 1960-х гг. решение проблемы повышения устойчивости трудовых коллективов строителей стало одним из приоритетов в экономической политике советского правительства. Заработной плате отводилось большое значение. Тарифные ставки были повышены на четверть, стали шире применяться прогрессивные системы оплаты труда. С этого времени наблюдался новый заметный рост зарплаток сибирских гидростроителей. Если с 1965 по 1978 г. средняя заработная плата рабочих и служащих увеличилась по Союзу на 66 %, то в Братскгэсстрое на 73 %, в Красноярскгэсстрое – на 70 %. Быстро росла заработная плата у строителей Саяно-Шушенской ГЭС. Лишь за годы восьмой пятилетки она увеличилась на 41 %, а всего за 1963–1978 гг. ее уровень удвоился. На строительстве заполярных таймырских ГЭС за 1965–1980 гг. заработная плата выросла в 1,5 раза²⁶.

Высокий уровень заработной платы строителей ЗСНГК установлен в первые же годы. Уже в конце 1960-х гг. специальным постановлением правительства были введены территориальные коэффициенты к зарплате трудящихся нефтегазового комплекса. Она в два и более раза превышала её средний уровень по строительству СССР. Это сыграло положительную роль в привлечении кадров на северные новостройки. Несомненно, зарплата была важным стимулом к закреплению кадров.

В конце 1980-х годов, когда её размер резко сократился и почти сравнялся с тем, что сложился в других более обжитых районах, произошел интенсивный отток кадров.

С другой стороны, прямой зависимости между ростом заработной платы и стабилизацией кадров никогда не наблюдалось. Социологические исследования сибирских историков, проведенные в Братск-гэсстрое, Главсибтрубопроводстрое и на строительстве Саяно-Шушенской ГЭС показали, что наиболее высок уровень потенциальной текучести среди наименее оплачиваемых. Однако и среди высокооплачиваемых работников оказалось немало тех, в чьи жизненные планы входило увольнение с последующим выездом за пределы региона. Одним из важных мотивов этой группы респондентов являлось стремление реализовать накопленные денежные средства там, где их покупательная способность выше.

В районах нового промышленного освоения устанавливались повышенные районные коэффициенты от 1,3 до 1,7. Они дифференцировались по отдельным районам и отраслям народного хозяйства. Введение различных коэффициентов к заработной плате на однородной по природно-климатическим условиям территории приводило к отрицательным последствиям. Такое положение порождало естественный перелив работников из трудовых коллективов с низким уровнем заработной платы в коллективы, в которых этот показатель более высокий. В худшем положении оказывались трудовые коллективы непроемкой сферы. Строительные организации при этом чаще выигрывали. В целом же применение на одной территории нескольких коэффициентов порождало чрезмерно высокую подвижность занятого населения внутри отдельных регионов.

Еще одной формой повышения денежных доходов являлись «северные» надбавки. Они стали важным материальным стимулом при строительстве Братской, Красноярской, Усть-Хантайской и Курейской гидроэлектростанций. Например, в 1958 г. у рабочих и служащих Братского района, пользовавшихся северными льготами средний заработок был на треть выше, чем у тех, кто их не имел²⁷. Длительное время часть сельсоветов района не имели северных льгот. До тех пор, пока и они не были приравнены к районам Севера, здесь наблюдалась более значительная текучесть кадров.

Доплаты за стаж работы в северных районах ярко проявили себя, как фактор стабилизации состава трудовых коллективов, и на тю-

менском севере. Новички получали максимальную надбавку за 5–6 лет работы в строительной организации. Причем доплаты за стаж работы, как и районный коэффициент, насчитывались на сумму не превышающую 300 руб. Получалось, что основная часть доходов строителей прирастала «автоматически». Такой подход к организации заработной платы слабо стимулировал работников к более производительному труду.

В целом же размер заработной платы в районах нового промышленного освоения был выше и часто значительно выше, чем в целом по стране. Среди увольняющихся и отъезжающих из этих районов лишь немногие были не удовлетворены уровнем заработной платы. Так 9 % уволившихся из Братскгэсстроя по собственному желанию в 1970 г. и 12 % в 1980 г. оставили организацию по данной причине. В 1985 г. этой же причиной мотивировали своё увольнение из организаций Главсибтрубопроводстроя 14 % рабочих²⁸.

Имея довольно высокие доходы, население РНПО не имело возможности эффективно реализовать их на месте в товарах и услугах. И это при том, что товарооборот здесь рос более высокими темпами. Так в нефтегазодобывающих районах Западной Сибири за 1965–1980 гг. он вырос в 2,3 раза, а объем оказываемых услуг примерно в 10 раз²⁹.

Все большая часть денежных доходов выступала в виде неудовлетворенного платежного спроса. Об этом в определенной степени свидетельствовал быстрый рост у населения новых городов вкладов в сберкассы. В Саяногорске лишь с 1975 по 1978 г. их сумма удвоилась, достигнув 12 млн. руб.³⁰ Стремление реализовать денежные накопления, при этом обеспечив их высокую покупательную способность, побуждало население к миграции в более обжитые места, с более высоким уровнем жизни.

Существенное влияние на закрепляемость кадров оказывает уровень их квалификации, а также наличие возможностей её повышения. В строительные организации устраивались на работу новички, большая часть которых не имела нужных профессий и соответствующей квалификации. Сибирские новостройки превратились в настоящую кузницу кадров. В созданных учебно-курсовых комбинах и пунктах проходили профессиональную подготовку десятки и сотни тысяч строителей. Это было нужно как для решения производственных задач, так и для повышения устойчивости состава

производственных коллективов. Исследования фактической и потенциальной текучести, проведенные экономистами и историками, выявили зависимость текучести кадров от их качественного состава. Она находилась в обратной зависимости: чем ниже средний тарифный разряд работников какого-либо подразделения, тем выше в нем оборот кадров.

В обследованных нами строительных подразделениях Братскгэстроя уровень потенциальной миграции рабочих 1 и 2 разрядов оказался в 1,3 раза выше, чем у рабочих 3 и 4 разрядов, и в 1,4 раза выше, чем у рабочих 5 и 6 разрядов. Примерно такая же зависимость была выявлена в трестах Главсибтрубопроводстроя.

Еще в большей степени стабильность коллектива зависит от удовлетворенности работников своими профессиями. Опрос рабочих-строителей Саяно-Шушенской ГЭС по вопросу оценки ими своей профессии дал следующие результаты: удовлетворены – 66,2 %, не совсем удовлетворены – 19,9 %, не удовлетворены – 6,4 %, хотят сменить профессию – 7,5 %.

Неудовлетворенность рабочих профессией порождает желание сменить её, а в тех случаях, когда нет возможности реализовать его в пределах предприятия, побуждает их к увольнению. Кроме того, неудовлетворенность профессией, сочетаясь с какими-то иными негативными факторами, может служить причиной оттока кадров из РНПО. Социологическое обследование строителей гидроэлектростанции показало, что миграционная подвижность среди тех, кто не удовлетворен своей профессией или желает сменить её примерно в 1,8 раза выше, чем у тех, кто ею удовлетворен. Таким образом, профессиональный опыт работника является важным фактором стабилизации кадров, определяющим их профессиональную ценность.

Квалификация строителей во многом определялась временем их работы в отрасли, а также в конкретной организации. По тому, как изменялась структура работников по стажу, можно было судить, как решалась проблема стабилизации трудового коллектива. Из таблицы 2, отражающей изменения в распределении рабочих по стажу работы в Братскгэстроя за 1965–1980 гг. видно, что общей тенденцией было совершенствование структуры работников и укрепление кадрового ядра коллектива. Хотя эти изменения на протяжении первых 25 лет истории специального управления были неоднозначны. В первое десятилетие (1955–1964 гг.) в связи с быстрым ростом

коллектива, одновременно сопровождавшимся высоким уровнем текучести кадров в нем, распределение рабочих по стажу было нерациональным.

Таблица 2³¹

**Распределение рабочих по стажу работы в Братскгэсстрое
в 1965–1980 гг. (на начало года), %**

Стаж работы, лет	1965	1968	1970	1973	1975	1978	1981
менее 1	19,1	21,9	21,8	17,9	24,0	25,0	23,7
от 1 до 3	39,9	27,5	21,4	21,0	17,8	22,7	21,4
от 3 до 5	21,9	19,5	16,1	13,8	13,2	11,6	12,7
свыше 5	19,1	31,1	40,6	47,3	45,0	40,7	42,1

В дальнейшем происходило улучшение структуры кадров. С 1965 по 1973 г. удельный вес рабочих со стажем до трех лет сократился на 20 % и в то же время примерно в 2,5 раза возросла доля проработавших в организации более 5 лет. В 1973–1974 гг. резко увеличилась численность работников на Усть-Илимской площадке, что вновь привело к изменению распределения строителей по стажу. Возросла доля лиц, проработавших в организации менее трех лет. Установившаяся к 1975 г. структура не претерпела существенных изменений и в следующие 5 лет. Рабочие со стажем менее трех лет составляли в эти годы от 42 до 48 %, а более пяти лет – от 41 до 45 %. Для строительной организации, к тому же дислоцировавшейся в РНПО, показатель был неплохой. Этот вывод подтверждается сравнением с аналогичными данными главков, ведущих свою деятельность в нефтегазовых районах Западной Сибири. В 1980 г. на долю рабочих со стажем работы до 1 года в Главсибтрубопроводстрое приходилось 31 %, в Главтюменьнефтегазстрое – 45 %, от 1 до 3 лет – соответственно 42 и 26 %, и свыше 3 лет – 27 и 29 %³². И все же отметим, что тенденция к увеличению удельного веса рабочих со стажем работы свыше 3 лет прослеживалась и в этих главках.

Именно те работники, которые надолго связали свою судьбу со строительной организацией, составляли её кадровое ядро. Среди них наименьший уровень текучести. Чаще со строек уходят люди незначительное время проработавшие на стройке. Так среди увольняющихся из Братскгэсстроя не менее 50 % составляли лица, находившиеся в составе этой организации не более 1 года. Такое же по-

ложение наблюдалось на Тюменском Севере. В 1985 г. в составе расставшихся с Главсибтрубопроводстроем такие составляли 53 %. А в некоторых трестах их доля превышала 60 %³³. Во всех строительных коллективах большую часть среди увольняющихся составляли работники в возрасте до 30 лет, т.е. проблема текучести – прежде всего проблема молодежная.

Выше отмечалось, что причин для высокой текучести рабочей силы было множество. Многие из них были следствием государственной политики в сфере хозяйственного освоения Сибири. Предложение труда на всех крупных новостройках превышало спрос на него. Поэтому ведомства не прикладывали серьёзных усилий к закреплению работников в трудовых коллективах, не сомневаясь в том, что им на смену придут другие. Новички зачастую оказывались в значительно худших условиях, чем старожилы. Одни использовались не по специальности, другие – на рабочих местах с неблагоприятными условиями труда и более низкой заработной платой. Они плохо обеспечивались жильём.

Многие новосёлы еще до приезда на стройку ограничивали перспективу своей работы сравнительно небольшим сроком. Одни эти ориентиры выдерживали, планы других под воздействием различных неблагоприятных обстоятельств менялись. Сравнительно немногие на долгие годы связали свою судьбу с суровым сибирским краем. Однако гораздо чаще люди уезжали отсюда намного раньше, чем планировали, не выдержав тягот жизни в условиях бытового дискомфорта и неблагоприятного климата, либо по каким-то иным причинам. Только в период строительства Братской ГЭС с 1955 по 1964 г. в организацию было принято 45 тыс. чел., а уволено за это же время 44 тыс. чел. Во время строительства Красноярской ГЭС (1955–1967 гг.) принято 61,6 тыс. чел., уволено 47,4 тыс. чел.³⁴

Текучесть в строительстве была всегда более высокой, чем в промышленности и наносила ему существенный ущерб. Её следствием являлось снижение производительности труда, возрастание затрат на подготовку и переподготовку новых рабочих нужных профессий и специальностей. Подсчитано, что каждый меняющий место работы, увольняясь из строительной организации, не участвовал в общественном производстве в среднем 20–30 дней.

Коэффициенты текучести кадров в Российской Федерации, как в строительстве, так и в промышленности, в 1950–1980-е гг. имели

тенденцию к понижению. Причем в Сибири они снижались относительно медленнее, чем в целом по республике, при этом постоянно превышали средние показатели в 1,5–2 раза. А в районах нового промышленного освоения текучесть была еще больше.

Особенно трудно процесс адаптации работников проходил в молодых, ещё не совсем сплотившихся коллективах. Текучесть в них была особенно высокой. В Братскгэстрое с 1955 по 1962 г. она колебалась от 32 до 41 %, затем постепенно снижалась и в 1970-е гг. держалась на уровне 20 %. А всего этой организацией за первые 20 лет существования было принято рабочих почти в семь раз больше их максимальной численности во всех подразделениях³⁵.

Высокая текучесть кадров была характерна и для строительных коллективов ЗСНГК. В периоды их становления она достигала 90 %. Затем её уровень постоянно сокращался. С 1966 по 1980 г. он снизился с 89 до 30 %, а в 1990 г. составил 18 %³⁶.

Повышенная текучесть строителей в районах нового освоения определяется и некоторыми объективными обстоятельствами, не связанными с решением насущных социальных проблем работников. По мере завершения сооружения основных градообразующих объектов сокращаются объёмы строительно-монтажных работ и потребность в рабочей силе. В это же время на промышленных объектах возникал большой дефицит рабочих-эксплуатационников. Предприятию было выгодно и удобно готовить свои кадры из числа строителей без отрыва их от производства. Важным было и то, что они уже адаптировались к природно-климатическим условиям и не собирались уезжать из данного района. На введенных в строй предприятиях Братска, Железногорска-Илимского, Шелехова доля бывших строителей в первые годы достигала 60–70 % промышленно-производственного персонала³⁷.

Таким образом, на стабилизацию состава трудовых коллективов оказывали влияние множество причин. Кроме уже рассмотренных, это также условия, организация и содержание труда, наличие возможностей для профессиональной подготовки и повышения квалификации, отношения в коллективе и т.д. Практика формирования и развития строительных коллективов свидетельствует о том, что государственная кадровая политика, проводившаяся в СССР в 1950–1980-е гг., оказалась недостаточно эффективной. В отношении районов нового промышленного освоения её порочность заключалась в

отсутствии существенных отличий от той, что реализовывалась в обжитых районах страны. Недостатки этой политики особенно заметно сказывались на решении проблемы стабилизации трудовых коллективов. Главным препятствием являлось медленное, не успевающее за темпами увеличения численности населения жилищное строительство, а также развитие всех других сфер социальной инфраструктуры новых поселений. Упор на относительно высокий уровень денежных доходов трудящихся, не обеспеченный в необходимых количествах товарами и оказываемыми услугами, не позволял полностью реализовывать платежеспособный спрос населения, порождая высокий уровень обратной миграции и оборот кадров в трудовых коллективах.

*Статья подготовлена при поддержке РГНФ,
проект № 07-01-00426а*

¹ Среднее Приангарье. Иркутск, 1976. С. 53.

² **Региональные** особенности формирования и использования трудовых ресурсов. М., 1987. С. 14, 144, 145; **Правда**, 1976. 19 июня.

³ **Центральный** архив Братскгэсстроя. Ф.1. Оп.1. Д.2429. Л. 141; Государственный архив Красноярского края (**ГАКК**). Ф.2309. Оп.1. Д.268. Л.169.

⁴ **Трудовые** коллективы Сибири: проблемы формирования и развития. Новосибирск, 1985. С.196.

⁵ **Экономическая** газета. 1966. № 47.

⁶ **Пашков Н.М.** Деятельность партийных организаций Западной Сибири по созданию и развитию нефтегазового комплекса. 1963-1980 гг. Томск, 1988. С. 144.

⁷ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем в нефтегазовом строительстве Сибири. Свердловск, 1987. С.137,138.

⁸ **Ямал** в панораме российской истории. Салехард–Екатеринбург, 2004. С.192.

⁹ **Региональные** особенности... С. 62.

¹⁰ **Трудовые** коллективы Сибири... С.99.

¹¹ **Государственный** архив Хакасской автономной области (**ГАХАО**). Ф.627. Оп. 1. Д.47. Л.31.

¹² Там же. С. 98.

-
- ¹³ **Томсон А.А.** Опыт социально-экономических исследований в строительстве. Саратов, 1975. С. 56,57.
- ¹⁴ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С. 144, 145.
- ¹⁵ **Трудовые** коллективы Сибири... С. 98.
- ¹⁶ Там же. С.100.
- ¹⁷ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С. 158-160.
- ¹⁸ **Трудовые** коллективы Сибири... С.101.
- ¹⁹ **Трудовые** ресурсы... С.146.
- ²⁰ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С.165, 166.
- ²¹ **Центральный** архив Братскгэсстроя. Ф.1. Оп.1. Д. 2703. Л.98.
- ²² **Трудовые** коллективы Сибири... С.102.
- ²³ **Пашков Н.М.** Деятельность партийных организаций... С. 151-153.
- ²⁴ Там же. С. 155.
- ²⁵ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С. 167.
- ²⁶ **Трудовые** коллективы Сибири... С. 104.
- ²⁷ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 2679. Оп.11. Д. 135. Л.116.
- ²⁸ **Центральный** архив Братскгэсстроя. Ф.1.Оп.1. Д.1650. Л.101; **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С.132.
- ²⁹ **Пашков Н.М.** Деятельность партийных организаций... С. 155, 156.
- ³⁰ **Огни** Саян. 1979. 10 февраля.
- ³¹ **Долголюк А.А.** Формирование трудовых коллективов Братско-Усть-Илимского ТПК. 1955–1980. Новосибирск, 1988. С.129
- ³² **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С.95; **Пашков Н.М.** Деятельность партийных организаций... С.124.
- ³³ **Алексеев В.В., Логунов Е.В., Шабанов П.П.** Опыт решения кадровых проблем... С. 108.
- ³⁴ **ГАКК.** Ф.2309. Оп.1.Д.221. Л.16.
- ³⁵ **Долголюк А.А.** Формирование трудовых коллективов... С.208.
- ³⁶ **Пашков Н.М.** Деятельность партийных организаций... С.123.
- ³⁷ **Иванов Э.П.** Формирование производственных коллективов на новых предприятиях. М., 1971. С.28.

Тимошенко А.И.

АДАПТАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ В НОВЫХ ГОРОДАХ СИБИРИ В 1950 – 1980-е гг.

Рассматриваемые годы в Сибири вошли в историю как период интенсивного индустриального освоения региона, бурного промышленного и транспортного строительства, связанного с открытием и освоением уникальных месторождений различных полезных ископаемых, огромных запасов нефти и газа, беспрецедентным социально-экономическим развитием ранее не освоенных северных территорий.

В процессе промышленного и транспортного строительства многие сибирские населенные пункты получили новые импульсы развития, превращаясь из небольших городков и поселков в крупные промышленные и административные центры. Буквально на пустом месте строились новые города. Согласно Всесоюзных переписей населения с 1959 г. по 1989 г. количество городских жителей в Сибири и на Дальнем Востоке увеличилось почти в два раза с 12,4 до 23,5 млн. чел., в удельном соотношении с 55 до 73,3 %¹.

Основную массу прироста городских жителей дали районы интенсивного индустриального строительства. В Приангарье с началом сооружения Братской ГЭС и Братского комплекса промышленных предприятий количество горожан выросло в несколько раз, построены новые города Братск, Усть-Илимск, Железногорск-Илимский. В 1950–1960 гг. на территорию Братско-Усть-Илимского ТПК ежегодно прибывало по 50 тыс. чел. За 1955–1960 гг. численность жителей Среднего Приангарья выросла в 7 раз и достигла 500 тыс. человек. С 1959 г. по 1970 г. население Красноярского края и Иркутской области, где происходило в эти годы крупное энергетическое и промышленное строительство, увеличилась на 13 %. Здесь выросли новые города и рабочие поселки².

На Тюменском Севере с конца 1950-х гг. геологами было открыто более трехсот месторождений нефти и газа, среди которых такие уникальные как Самотлорское, Уренгойское, Ямбургское, Медвежье, Бованенковское. В целом запасы углеводородного сырья здесь

составили огромную ценность для топливно-энергетического обеспечения страны и пополнения её экспортных ресурсов. Поэтому уже с начала 1960-е гг. стали разрабатываться проекты создания территориально-производственного комплекса на базе освоения месторождений полезных ископаемых, строительства новых городов и рабочих поселков. Городское население стало быстро расти. За 1965–1985 гг. в процессе формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса на его территории возникло 16 новых городов и более 40 поселков городского типа. В 1970–1980-е гг. прирост населения в Тюменской области был выше, чем в Алтайском крае, Новосибирской, Кемеровской, Томской и Омской областях вместе взятых. При этом наиболее быстрыми темпами росло городское население региона. По темпам урбанизации Тюменская область, в особенности её северные районы, занимали первое место в СССР. Удельный вес городского населения Ямало-Ненецкого автономного округа за 1970–1985 гг. вырос с 43 до 79 %³.

В районе Байкало-Амурской магистрали по оценкам на 1990-е гг., когда железная дорога должна была полностью вступить в эксплуатацию и образоваться первые ТПК, предполагалось проживание примерно четырёх млн. чел. в 100 городах и поселках городского типа. С началом строительства за 1975–1980 гг. население зоны БАМа увеличилось в два раза. Только в городе Тында – в 11 раз. К концу 1980-х гг. здесь на территории в 1,5 млн. кв. км в 13 городах и 80 рабочих поселках проживало около двух млн. чел.⁴.

Новые города отличались высоким механическим приростом и значительными показателями миграционного движения по сравнению с традиционными, стабильно развивающимися городскими центрами. Через них проходили огромные потоки людей, которые не всегда задерживались в строящихся городах на длительный период. Вместе с тем государство затрачивало огромные средства на перемещение и обустройство переселенцев, а в результате получало значительные экономические издержки.

Население новых городов в изучаемый период представляли в основном молодые люди, которые в комсомольско-молодежных отрядах прибывали на индустриальное строительство в Сибири из трудоизбыточных районов СССР и образовывали основу как производственных коллективов строек и промышленных предприятий, так и населения новых городов. Молодежь составляла от 1/3 и более

в трудовых коллективах, а, следовательно, и среди населения новых городов и рабочих поселков, возникающих в процессе индустриального строительства. В 1975–1980 гг. на объектах формирующегося Саянского ТПК на строительстве Саяно-Шушенской ГЭС молодые рабочие в возрасте до 30 лет составляли 39,0, в тресте «Абаканвагонстрой» – 34,3, в тресте «Минусинскпромстрой» – 31,4 %.⁵

С разворотом работ по индустриальному строительству количество молодежи на новостройках и в новых городах ещё более увеличивалось. Так, в зоне строительства БАМа численность населения в возрасте до 30 лет возросла с 57,0 % в 1970 г. до 65,5 % в 1981 г. В 1985 г. в Новом Уренгое более 70 % взрослого рабочего населения было моложе 35 лет, а четвертой части рабочих не исполнилось ещё 25 лет⁶.

Проблемы адаптации и закрепления новоселов в строящихся городах, в новых для них условиях труда и в целом жизнедеятельности решались на государственном уровне. Несмотря на то, что постоянно дискутировались проблемы о характере хозяйственного освоения Сибири, особенно северных её территорий, о дилемме создания здесь постоянных или временных поселений в процессе индустриального строительства, стратегическая линия государственной политики основывалась всё-таки на долгосрочном освоении и обживании сибирских территорий. Планы строительства крупных энергетических или промышленных объектов, обустройства месторождений полезных ископаемых, как правило, сопровождались проектами создания новых городов и рабочих поселков, которые затем становились опорными пунктами дальнейшего освоения территории, центрами формирования экономических районов.

Проблемы адаптации решались в процессе разработки и реализации комплексных социально-экономических программ, включающих как производственное, так и социальное строительство с учетом особенностей природно-климатического и экономико-географического характера той или иной сибирской территории, где планировалось или уже организовывалось индустриальное строительство. Через государственные программы хозяйственного освоения вырабатывались основные адаптационные механизмы, связанные преимущественно с созданием социокультурной среды урбанистического характера на новых, ранее малозаселенных сибирских территориях.

В условиях нового города происходило взаимодействие и взаимовлияние, как на уровне отдельных личностей, так и целых социальных сообществ. В них формировалось устойчивое положительное отношение к общим социальным задачам, для решения которых и прибывали люди на новые места работы и проживания. Такое отношение позволяло успешно проходить наиболее трудный начальный период адаптации, как отдельным людям, так и социальным группам. С одной стороны, отдельные личности в ходе адаптации участвовали в новых для них видах производственной деятельности, межличностных общественно-культурных и бытовых отношениях, а с другой стороны – сами активно формировали социальную среду города. Таким образом, в процессе адаптации происходило очень тесное и взаимосвязанное взаимодействие социальной среды и отдельной личности.

В 1950–1980-е гг. в Сибири активно осваивались северные, северо-западные и северо-восточные районы, имевшие до этого крайне слабую заселенность и низкую плотность населения, отдаленные от уже сформировавшихся крупных промышленных и культурных центров страны. Районы нового освоения отличались слабой территориальной доступностью, неразвитостью транспортной и в целом социокультурной инфраструктуры.

Решение проблем адаптации здесь в первую очередь преследовало цели обеспечения данных территорий трудовыми ресурсами. Государственные адаптационные программы, с одной стороны, разрабатывали различные способы и механизмы привлечения в районы индустриального строительства Сибири трудоспособного населения, а с другой стороны, определяли масштабное социальное строительство, которое в свою очередь само являлось мощным фактором адаптации и быстрого экономического и социального роста территории.

Государственные программы с учетом региональной специфики природно-климатических и географических особенностей развития того или иного сибирского района определяли более высокие ставки заработной платы и социальных льгот, достижение сравнительно высоких нормативов обеспечения населения новых индустриальных городов благоустроенным жильем и прочими объектами социокультурной и бытовой сферы. В строящихся городах с учетом особой социальной и профессиональной структуры их населения пла-

нировалось строительство соответствующих объектов культурного, спортивного и бытового назначения, детских дошкольных и образовательных учреждений и т.п.

Начиная с 1970-х гг. регулярно проводились крупные социолого-экономические исследования, которые помогали научно обосновывать главные стратегические направления социально-экономической политики в районах нового индустриального строительства. Постепенно в советских исследованиях формировалось своего рода северное направление, которое комплексно объединяло все исследования в районах нового индустриального освоения Сибири, в большинстве своем либо находящиеся на Севере и Крайнем Севере или, согласно специальных постановлений правительства, приравненных к ним территориях. Многие научные учреждения были организованы на местах. В Тюмени создан академический научно-исследовательский институт проблем освоения Севера, в задачу которого входило комплексное изучение как производственных, так и социальных вопросов, связанных с освоением нефтегазовых месторождений Западной Сибири. Академические институты медицинских и биологических проблем Севера образованы в Красноярске, Норильске, Магадане. Большой объем исследований, касающихся северных проблем, выполнялся многими другими, неспециализированными по проблемам Севера, научными учреждениями страны, вузовской наукой.

Исследования показывали, что целям адаптации населения в новых индустриальных городах может служить широкий комплекс факторов социально-экономического характера, среди которых главную роль играла не столько высокая заработная плата, сколько обеспечение в целом более высокого уровня жизни по сравнению с трудноизбыточными районами страны. Кроме того, крайне важными факторами адаптации для молодого населения новых городов являлись возможности профессионального и карьерного роста, интересного досуга в свободное от работы время. На третьем месте по значимости оказалась группа факторов, связанных с удовлетворенностью организацией и условиями труда, состоянием психологического комфорта в производственных коллективах⁷.

Таким образом, через научный инструментарий вырабатывались основы государственного управления стратегией и практикой адаптации населения в новых городах Сибири. Необходимо отметить, что в 1950–1980-е гг. политика советского руководства приобретала

все большую социальную направленность. В главных государственных программах и документах провозглашались новые социальные ориентиры: «Всё – во имя человека», «Всё – для блага человека». Они находили конкретное выражение в демографической политике государства, повышенных по сравнению с предыдущими историческими периодами в жизни СССР темпах жилищно-гражданского строительства, особенностью которого становился повсеместный переход на индустриальные методы, заботе об улучшении качества торгово-бытового и культурного обслуживания населения, в целом о повышении уровня жизни.

Эти позитивные изменения в государственной политике в значительной мере коснулись и районов нового индустриального строительства в Сибири, но практическая реализация разработанных планов оказалась достаточно сложной. В начальный период формирования новых городов социальное строительство, как правило, велось одновременно с производственным несколькими ведомствами, которые не всегда корректно распределяли финансовые и прочие материальные ресурсы. Приоритетное обеспечение получало производственное строительство, что значительно осложняло реализацию адаптационных программ, которые в Сибири требовали более значительных капитальных вложений, чем в центральных или южных районах страны. Например, бытовое обустройство каждого новосела в начале 1980-х гг., по подсчетам ЦЭНИИ Госплана РСФСР в Западно-Сибирском экономическом районе, исключая северные территории, составляло 8,3 тыс. руб., в Восточно-Сибирском – 9,5, а в Дальневосточном – 18 тыс. руб., тогда как в Центрально-европейском эта сумма составляла 5 тыс. руб. В отдельных регионах Сибири такие расходы были ещё выше: в Среднем Приобье они составляли примерно 20 тыс. руб., на полуострове Ямал – более 40⁸.

Начальный период адаптации населения в новых городах сопровождался проблемами и чисто биологической акклиматизации. Для многих переселенцев из трудоизбыточных и более южных районов непривычными были природно-климатические условия Сибири. Сложность адаптации к ним в большей степени сказывалась в начальный период жизни в районах нового индустриального освоения, где пока отсутствовала соответствующая социально-бытовая и производственная инфраструктура, а жилище имело временный характер. В таких условиях биологическая адаптация приобретала важ-

нейший социально значимый характер, так как от результатов её прохождения зависело, останутся ли новоселы в новом городе и будут ли выполнять те задачи, ради которых они сюда приехали, или уедут в другие более благоприятные для жизни места.

Под трудными природно-климатическими условиями Сибири понимались не только низкие зимние температуры воздуха, но в целом все аномальные условия внешней среды, которые были непривычны для переселенцев из более южных районов СССР и нарушали их самочувствие и внутреннее физиологическое равновесие. Например, северные районы Западной Сибири, где в изучаемый период происходило интенсивное создание нефтегазового комплекса, характеризовались не только резкими изменениями температурного режима, перепадами атмосферного давления в течение всего календарного года, но и сильными ветрами, полярными сменами дня и ночи. Специфика зоны строительства БАМ также отличалась условиями экстремальности, которые характеризовались не только резким континентальным климатом, но и повышенной сейсмичностью, сложным рельефом местности. Большая часть районов нового индустриального освоения Сибири находилась на территориях вечной мерзлоты. Разумеется, не каждый новосел мог быстро адаптироваться в новых для себя природно-климатических условиях.

Переезд в иную климатическую зону по сравнению с прежним местом жительства – всегда определенная нагрузка на организм, который должен приспособиться к новым, непривычным условиям среды обитания. Неподготовленность к климатическим условиям нового района проживания, недостаточная физическая выносливость организма оборачивались текучестью кадров, снижением производительности труда, потерями рабочего времени. Подсчеты показывали, что только экономические потери от слабой приживаемости в районах нового индустриального освоения Сибири и Дальнего Востока в 1961–1980 гг. и текучести кадров в производственных коллективах составляли примерно 800 млн. руб. в год. И эта цифра имела тенденцию к росту⁹.

Ученые-медики и биологи с участием социологов разрабатывали специальные адаптационные программы привлечения для работы в экстремальных условиях Сибири физически крепких и выносливых людей, подготовленных не только профессионально, но и психологически. Данные программы предусматривали наряду с отбором и

систему контроля за тем, как происходил период акклиматизации у приезжих, давались рекомендации, направленные на более быстрое и эффективное приспособление организма человека к новым для него условиям. Разрабатывались специальные предложения по территориальному и отраслевому перераспределению трудовых ресурсов с целью смягчения проблемы природно-климатической адаптации людей, так как научные исследования и наблюдения доказывали, что наибольшей приспособляемостью к суровым климатическим условиям обладали жители территориально более близких регионов.

В г. Норильске в 1970-е гг. была разработана целая система мер по организации акклиматизации новоселов. При городском комитете КПСС и горисполкоме действовал специальный штаб, контролировавший главные жизнеобеспечивающие системы города, связанные со здоровьем населения, социально-бытовым обслуживанием, обеспечением комфортных условий проживания и труда. Каждая из данных систем вносила свой вклад в адаптацию населения в северном городе, в обеспечение приживаемости в нем. Местные органы управления своим активным участием добились установления для норильчан особых норм жизнеобеспечения. Например, в городе были установлены повышенные нормы питания с преобладанием жиров и белков. По рекомендациям медиков организованы тепличные хозяйства для производства на месте витаминной продукции зелени и овощей. Из года в год увеличивалось производство и добыча оленины, так как были доказаны уникальные свойства оленьего мяса для питания северян.

Местная пищевая промышленность перешла на производство специальных хлебобулочных изделий, обогащенных витаминами, напитков с витамином «С». Особое внимание на обеспечение витаминами и другими важными компонентами пищи обращалось в сети общественного питания, в детских учреждениях, школах.

В Норильске с начала 1970-х гг. вопросы развития социальной сферы решались с точки зрения сохранения и укрепления здоровья северян, полноценного и комфортного проживания в городе. С данных позиций рассматривалось строительство жилых зданий, детских и спортивных сооружений, социально-бытовых комплексов, предприятий общественного питания. В городе была создана автоматизированная система обработки медицинских данных, которая

содержала информацию о состоянии здоровья десятков тысяч норильчан. Таким образом, медики стремились контролировать и предупреждать, например, прединфарктные состояния, вспышки вирусных инфекций, желудочно-кишечных расстройств. Они изучали, что происходит с людьми в ответ на перепады давления, при смене полярной ночи полярным днем, с чем связаны пики обморожения и т.д.¹⁰

Работа по обеспечению приживаемости и стабилизации населения в Норильске дала заметные результаты. В течение десятилетия 1975–1985 гг. удалось улучшить демографические показатели, стабилизировать трудовые коллективы, снизить текучесть кадров, улучшить здоровье норильчан. Особенно заметно укрепилось здоровье среди детей и подростков, что выразилось в сокращении у их матерей больничных листов по уходу, уменьшению количеств заболеваний детей в детских учреждениях. По ориентировочным подсчетам в 1981 г. в городе был достигнут условный экономический эффект от снижения трудопотерь примерно в 16 млн. руб., за счет устранения временной нетрудоспособности сэкономлено 200 тыс. человеко-дней¹¹.

В 1980-е гг. на предприятия и в организации Норильска поступало так много предложений о приезде на работу из самых различных регионов страны, что горисполком был вынужден даже принять решение «О мерах по упорядочению приглашений (вызовов) граждан в город Норильск и их прописки», обязывающее предприятия ответственно относиться к приглашению новых работников с учетом их квалификации и специальности. Привлекательность проживания в Норильске была очень велика. Только в адрес Норильского горно-металлургического комбината приходило около 30 тыс. писем-предложений в год¹².

Опыт Норильска по адаптации и закреплению населения в северных районах использовался в Сургуте, Нефтеюганске, Новом Уренгое и других городах Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Актуальным он оказался и в зоне БАМа. Здесь, при наличии экстремальных природно-климатических условий, среди новоселов был достаточно большой процент переселенцев из Молдавии, Средней Азии, районов Кавказа и Закавказья, для которых требовалась особая подготовка, как физиологическая, так и психологическая. Ученными и организаторами переселений разрабатывались специальные

информационные программы, рассчитанные на людей, готовых поехать для работы и жизни в новые для себя условия индустриального строительства. В них содержалась не только информация природно-климатического и регионального характера, но и сведения о перспективах развития той или иной сибирской территории, значимости её для развития страны и конкретных людей, которые захотят здесь жить и работать.

В задачу государственного управления входило выяснение прямых и опосредованных факторов адаптации населения в новых городах Сибири как в производственной, так и непромышленной сферах. Однако первой из них вначале не придавалось большого значения. В 1950–1960-е гг. считалось, что на производстве основные трудности можно компенсировать надбавками к заработной плате. Например, очень медленно происходила разработка специальной техники, применяемой в суровых климатических условиях, хотя практика индустриального строительства в Сибири ещё в 1930-е гг. показала, что здесь нужны иные, чем в южных районах страны, машины и механизмы. Зимой при низких температурах снижается производительность стандартных автомобилей и экскаваторов, бульдозеров и буровых установок. Здесь более часто происходят поломки, и людям в экстремальных условиях приходится их ликвидировать, а то и работать вручную, брать на себя функции машин.

С новым этапом индустриального строительства в Сибири во второй половине XX в. и ростом экономических возможностей государства снова встала задача формирования особого направления научно-технической политики, которая способствовала бы созданию северной техники и технологий, обеспечивающих благоприятные условия труда северян. Но важнейшая, не столько экономическая, сколько социальная проблема решалась медленно. Только на рубеже 1970–1980-х гг. на северных индустриальных стройках стали появляться автомобили, трактора, башенные краны и экскаваторы с утепленными кабинами и кондиционерами в так называемом северном исполнении, специальные транспортные средства: болотоходы, платформы на воздушной подушке, пневмокотки, синтетические материалы для сохранения вечной мерзлоты при строительстве коммуникаций и т.д. Того, что выпускалось отечественной промышленностью, было крайне недостаточно, хотя уже это малое приносило ощутимые экономические и социальные результаты¹³.

Благоприятные условия труда могли бы, безусловно, стать значительным фактором адаптации людей в северных городах Сибири. Вместе с тем, в изучаемый период он использовался недостаточно, а образы обмороженных северян в обледенелых спецовках, представляемые журналистами, в общественном мнении являлись свидетельствами трудового героизма и самопожертвования. Такие противоречия не всегда шли на пользу адаптации людей в районах нового индустриального освоения Сибири. Они затрудняли формирование здесь рациональной для жизни человека социокультурной среды, которая должна иметь свои особые, но не противоречащие разумным пределам, ценности и правила поведения, особый уклад повседневной жизни, обусловленной спецификой природной и социальной среды. Чем быстрее человек осваивался в новой для себя атмосфере города, трудового коллектива, тем быстрее он адаптировался здесь и хотел остаться.

В государственной политике более значимая роль отводилась факторам адаптации в непродуцированной сфере. Результаты исследования миграций населения в районах нового индустриального освоения показывали основные причины оттока жителей с этих территорий, связанные с недостаточным развитием социальной инфраструктуры. Например, при обследовании нефтегазовых районов Западной Сибири назывались следующие главные причины выезда населения: необеспеченность жильем (43,7 %), недостаточно налаженное культурно-бытовое (34,4 %) и торговое (37,2 %) обслуживание¹⁴. Нормальное жилье (комната в благоустроенной квартире или общежитии для одинокого, вагончик или небольшая квартира на первое время для семьи) было главным условием, при котором значительная часть строителей могла бы остаться на БАМе на длительное время, а может и на постоянное место жительства. Более 80 % лиц, которые в период опроса намеревались длительное время работать на строительстве железной дороги, отметили, что при условии обеспечения их современными жилищными условиями они остались бы на стройке и на более длительное время, а при определенных обстоятельствах, связанных с развитием здесь урбанизации и социокультурной сферы могли бы постоянно жить в этой местности¹⁵.

Однако на практике проблемы создания социально-культурной и бытовой инфраструктуры, необходимой для комфортного проживания

ния в новых индустриальных городах Сибири, решались недостаточно быстро. Настроения романтического ожидания населения, которые помогали преодолевать трудности начального этапа строительства, проходили, а период формирования городской среды, строительства жилья, объектов социально-культурной и бытовой сферы, как правило, затягивался по различным объективным и субъективным причинам, что в свою очередь снижало эффективность процессов адаптации.

Отсутствие комфортного жилья являлось традиционной проблемой для многих городов СССР. Очень остро она проявлялась в районах нового индустриального освоения. Здесь зачастую экстремальность климата увеличивала функциональную нагрузку на жилье, выполняющее компенсирующую роль по отношению к природным условиям. Особенно значима эта роль в северных районах, где люди большую часть времени вынуждены проводить в помещениях.

Данные социологов показывали, что потребность в комфортном жилье усиливалась по мере длительности проживания человека в новом городе, укрепления его намерения остаться в нем на постоянное место жительства и после окончания строительства того или иного промышленного объекта. Однако эта важнейшая проблема, как мощный фактор адаптации населения, решалась крайне медленно, хотя для новых городов планировались достаточно высокие темпы не только производственного, но и социального строительства.

Львиная доля капитальных вложений в непроизводственную сферу вкладывалась в строительство жилья, однако население новых городов увеличивалось ещё быстрее, что в течение многих лет не позволяло снять острую жилищную проблему. Так, на территории Братско-Усть-Илимского ТПК разворот жилищного строительства значительно увеличивал жилой фонд. С 1956 г. по 1960 г. в г. Братске он увеличился более чем в 6 раз, но еще в середине 1960-х гг. на одного жителя города приходилось всего около 5 м² жилой площади, половина из которой была неблагоустроенной. Свыше 8 тыс. чел. проживало в щитовых домиках и бараках, более 10 тыс. в самовольно построенных времянках. С 1958 г. по 1962 г. на строительстве Коршуновского горно-обогатительного комбината просуществовали палаточные городки. Были они и на строительстве Братской и Усть-Илимской ГЭС¹⁶.

В последующие годы продолжался рост жилищного строительства. К 1978 г. средняя обеспеченность на одного проживающего в Братске увеличилась до 8,5 м², в Усть-Илимске – до 9, в Железнодорожке-Илимском до 8,2 м². Вместе с ростом жилфонда происходило выравнивание жилищных условий по городам ТПК. Значительно улучшалась и благоустроенность жилья. Однако жилищная проблема была далека от решения. Очередь на получение квартир и расширение жилья на многих предприятиях не только не уменьшалась, а даже росла¹⁷.

Медленно решалась жилищная проблема при создании Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса (КАТЭКа). Несмотря на то, что здесь строительство предприятий и формирование трудовых коллективов происходило в издавна обжитом районе южной части Красноярского края, в городах и поселках комплекса долгое время не удавалось достичь более или менее сносных жилищных условий. Города КАТЭКа получили начальный импульс своего развития на рубеже 1940–1950 гг. в трудные послевоенные годы, когда страна жила в условиях жесткой экономии на социальные нужды. Жилье для строителей и работников первых угледобывающих разрезов Канско-Ачинского бассейна строилось по остаточному принципу, когда основная часть капитальных вложений тратилась на производственное строительство. Уже в процессе проектирования угледобывающих предприятий закладывалась очень скромная доля финансирования развития социально-бытовой сферы. Затраты на возведение жилья, зданий социально-культурного и бытового назначения, изначально менее значительные, чем на строительство производственных объектов, постоянно сокращались как при обсуждении проектов, так и в процессе строительства.

В проектном задании разреза «Бородинский», составленном в Министерстве угольной промышленности СССР в 1949 г., на создание поселка при разрезе планировалось только 12 % всех инвестиций, которые при обсуждении были сокращены до 9,2 %¹⁸.

В последующие годы положение изменилось. В 1960-е гг. при строительстве Назаровской ГРЭС на развитие непромышленной сферы выделялось уже 20–25 %, а с разворотом строительства более мощных объектов в 1970–1980-е гг. вдвое больше. В Шарыпово за годы десятой пятилетки (1975–1980) из 46 млн. руб. капитальных вложений на непромышленное строительство затрачено 20,8 или

45,2 %, в период одиннадцатой (1981–1985) – из 396 млн. руб. – 153,1 или 38,7 %. Стабильный рост капитальных вложений приводил к существенным результатам. В 1984 – 1986 гг. в городе ежегодно сдавалось по 120 и более тыс. м² жилой площади.

В 1970–1980-е гг. партийные и государственные органы СССР создавали особую политическую и идеологическую обстановку вокруг индустриальных строек Сибири. Самые крупные из них оценивались на уровне важнейших национальных программ, реализация которых получала приоритетное финансовое и ресурсное обеспечение. Это сказалось и на развитии жилищного строительства в районах интенсивного индустриального освоения. Застройка новых городов и рабочих поселков здесь стала проектироваться и организовываться по единым проектам, разработанным с учетом научных данных о специфике каждого района и статуса населенных пунктов.

В 1975 г. НИИ «Красноярскгражданпроект» разработал проект застройки г. Шарыпово с расчетом проживания 300 тыс. чел. в 11 комплексных микрорайонах с полным социокультурным и бытовым обеспечением, широким использованием больших и малых архитектурных форм в многоэтажном домостроении, декоративных вставок в домах, городской скульптуры и т.д. Планировалось внедрение в городскую архитектуру значительных парковых зон, линий зеленых насаждений и различного растительного декора. Предполагалось, что Шарыпово станет прекрасным современным индустриальным центром, настоящей столицей КАТЭКа.

На БАМе был создан специальный архитектурный Совет для координации и управления застройкой городов и поселков в зоне магистрали, чтобы в результате создать художественный ансамбль с единой архитектурной направленностью. Это определялось тем, что согласно постановлению правительства над стройками БАМа шефствовали все республики СССР, каждая из которых на своем участке магистрали должна была строить и населенные пункты, причем поощрялась национальная и региональная специфика в создании архитектурных образов.

Не все проекты городской застройки принимались Советом к реализации. Так, проекты комплексных многоэтажных микрорайонов признавались подходящими только для крупных индустриальных и административных центров. Для небольших городов и железнодорожных поселков выбиралась более компактная малоэтажная

архитектура, сочетающая в себе как городское благоустройство, так и деревенскую планировку. Населенные пункты при железной дороге, рассчитанные на небольшое количество населения (от 500 до 1000 чел.), по мнению проектантов должны эстетично вписываться в природный ландшафт, вместе с тем быть самодостаточными, иметь полный набор социокультурных и бытовых учреждений: торговых предприятий, школ, кинотеатров, библиотек стадионов и спортзалов, комбинатов бытового обслуживания, необходимых для комфортного проживания человека.

Для суровых в климатическом отношении районов проектировался особый тип жилых домов и различных учреждений, соединенных теплыми и крытыми переходами, с закрытыми балконами, противосейсмической защитой и т.д. В домах предусматривались вместительные прихожие со специальными сушильными шкафами для обуви и верхней одежды. В 4–5 этажных домах предусматривались лифты. Архитекторы объясняли, что это не излишество, а внимание к людям, которые в тяжелой рабочей одежде и обуви после работы в условиях холодной и вьюжной погоды возвращаются домой, «каждый лестничный пролет дается с трудом»¹⁹.

Не менее привлекательные проекты создавались и для населенных пунктов Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, но осуществлялись они далеко не полностью. Во второй половине 1980-х гг. политика в отношении комплексного индустриального развития в Сибири стала меняться, урезались строительные программы, уменьшалось общее финансирование. В первую очередь это стало сказываться на развитии социальной сферы районов нового индустриального освоения и её адаптивном качестве.

Социологические исследования, которые регулярно проводились в этих районах, служат своеобразным историческим источником, который свидетельствует о том, как происходили сложные и опосредованные процессы адаптации и закрепления населения, менялись намерения и установки людей в процессе проживания в новых городах, эволюционировали их жизненные интересы и ценности. Так, многие молодые люди, приехавшие с большим желанием и энтузиазмом на строительство новых предприятий и городов и готовые жить в палатках и общежитиях, в процессе взросления, а особенно после создания семей и рождения детей, уже не хотели этого делать и собирались уезжать в более комфортные для жизни

места по причине отсутствия благоустроенного жилья или места в детских учреждениях.

Особенно требовательными к жизненному комфорту оказывались женщины, которые не желали мириться с тем, что десятилетиями нужно проживать во временном жилье, прилагать почти героические усилия по обеспечению быта своей семьи. Тем более, что и карьерный и профессиональный рост их в новых городах, особенно в начальный период, был затруднен по причине ограниченности сферы приложения женского труда. Разочарования наступали по мере приобретения людьми более высокого образования, повышения профессионально-квалификационного статуса. В 1970–1980-е гг. в ходе социологических обследований всё чаще выявлялись зависимости намерений отъезда из новых городов из-за недостаточности развития в них социальной сферы. Это подтверждалось и данными социально-демографической статистики, которая отмечала усиление миграции так необходимых в Сибири специалистов в европейские и южные районы СССР²⁰.

Таким образом, в процессе реализации социальных программ в новых индустриальных городах выяснялось, что проблемы адаптации имеют сложный и опосредованный характер. Они требуют своего решения не только на уровне социальных групп, но и отдельных личностей с учетом их половозрастных, профессионально-квалификационных и прочих особенностей. Социальные проблемы адаптации решались как в производственной, так и непромышленной сферах и все они были важны, так как имели определяющее значение для того, останется ли конкретный человек в новом городе на постоянное место жительства.

В изучаемый период адаптационные программы в основном связывались с проблемами стабилизации производственных коллективов и соответственно планировались только те мероприятия, которые способствовали сокращению текучести кадров предприятий истроек. Поэтому присутствовала определенная ограниченность в решении проблем адаптации и закрепления населения новых городов, которая только со временем сокращалась и нивелировалась. С развитием городских поселений в более крупные не только индустриальные, но и административные и культурно-научные центры начинали действовать уже другие механизмы и факторы. А сами

города становились опорными пунктами создания новых промышленных городских поселений.

В качестве примера можно назвать Братск, который из небольшого населенного пункта за время индустриального освоения региона превратился в индустриально-промышленный, научно-проектный, образовательный центр. Здесь находился штаб и индустриальная база крупнейшей в стране строительной организации – Ордена Ленина специального управления Братскгэсстрой. Строительные предприятия Братска, его квалифицированные рабочие и инженеры стали опорой для сооружения предприятий и города Усть-Илимска, Железногорска-Илимского, позднее западного участка БАМа и Богучанской ГЭС. В 1980-е гг. десанты Братскгэсстроя участвовали также в строительстве предприятий и городов КАТЭКа, Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

Проблемы адаптации в новых городах проходили как минимум два этапа: начальный пионерный и период относительной стабильности. Преодолевать тот и другой помогали особые формы переселения, связанные с переездом на новые места в составе комсомольско-молодежных отрядов, уже сложившихся производственных коллективов, организованных групп специалистов и т.д. Целям успешной адаптации служили и образовавшиеся в новых городах национальные или территориальные землячества, которые помогали новичкам и их семьям осваиваться на новых местах.

Через партийные и комсомольские организации в общегосударственном и региональном управлении пропагандировались коллективизм и взаимопомощь, основанные на интернационалистских принципах, как в трудовых коллективах, так и в целом среди населения новых городов. В многонациональных коллективах главным критерием оценки людей выступала не их национальная принадлежность, а черты делового и общечеловеческого характера.

Немаловажное место в формировании и адаптации населения новых городов Сибири имели сложившиеся традиции шефства союзных республик, крупных промышленных центров над строительством новых предприятий и населенных пунктов. Впервые шефство было широко организовано с помощью партийных и комсомольских организаций на строительстве БАМа. Здесь Северобайкальск строили ленинградцы, Нию – грузины, Тынду – москвичи. Затем эта практика в широком масштабе стала использоваться при

освоении нефтяных и газовых месторождений севера Западной Сибири. Здесь по существу каждый город в 1980-е гг. имел своих шефов, которые помогали строить жилье, дороги, социальные объекты, эффективно осваивать месторождения полезных ископаемых²¹.

Государственная политика привлечения в Сибирь избыточных трудовых ресурсов из практически всех национальных районов и республик СССР, основанная на идеологии интернационализма, оказалась достаточно эффективной. Она дала не только мощные миграционные потоки, значительно пополнившие население районов интенсивного индустриального строительства в Сибири, но и явилась катализатором многих успешных этнолингвистических и этнокультурных процессов среди многонационального населения новых городов, в которых в результате адаптации формировалась новая социокультурная среда. Социальные сообщества новых городов характеризовались как сохраняющимися этническими традициями и стереотипами поведения, так и инновациями, порожденными уже новыми условиями жизнедеятельности. Многие примеры подтверждают вывод о том, что в новых городах формировалась уникальная социальная и культурная самобытность, сфокусировавшая в себе национально-культурные ценности народов СССР.

Выходцы из различных регионов страны приносили в Сибирь не только свои жизненные планы и интересы, но и традиции производственной и бытовой культуры. Из крупных городов, как правило, приезжали ИТР и рабочие достаточно высокого уровня квалификации и образования. Из малых городов и поселков городского типа, сельской местности прибывало много рабочих с невысоким уровнем образования и квалификации, которые часто вынуждены были менять профессию или проходить производственную переподготовку с целью адаптации к новому виду труда.

Государственная политика по отношению к районам индустриального строительства в Сибири формировала важнейшие механизмы адаптации населения как в производственной, так и непроизводственной сферах. Особенно остро проблемы адаптации стояли в начальный период создания новых индустриальных поселений, когда в них ограничивалось профессиональное и квалификационное развитие и в целом карьерный рост населения, так как требовались вначале в основном рабочие строительных специальностей. В демографическом составе преобладали мужчины. Характерной особенностью

новых городов была скудность социального и культурного обеспечения жизни, что сопровождалось слабой приживаемостью новоселов, низкой их адаптационной способностью в новых условиях. Затем ситуация постепенно менялась в положительную сторону.

Таким образом, проблемы адаптации населения в районах нового промышленного освоения Сибири в 1950–1980-е гг. представляли сложные и многофакторные социальные явления, которые регулировались посредством важнейших компонентов государственной социально-экономической политики. Она хотя и формировалась в рамках обеспечения индустриальных строек трудовыми ресурсами, но проводилась масштабно и комплексно, включала в себя различные направления решения проблем адаптации населения в новых городах с целью создания для строек и предприятий постоянных кадров, управления миграционными потоками, повышения степени приживаемости новоселов. Адаптация населения в новых городах Сибири являлась совокупностью сложных взаимодействующих процессов и явлений, отражавших особенности формирования новых социальных сообществ в процессе модернизационного перехода от традиционного к урбанистическо-индустриальному обществу.

Результатом успешной адаптации людей в новых городах Сибири, по мнению социологов, являлось достижение устойчиво положительного отношения к жизни в них населения и ориентация на достаточно длительное проживание. Историки могут иначе и нагляднее констатировать данные факты. Само возникновение и существование городов с многотысячным населением в ранее пустынных местах Сибири служит неоспоримым свидетельством успешной адаптации здесь населения. В результате целенаправленной и специфической государственной политики в исторически короткие сроки в ранее необжитых человеком местах созданы современные и эффективные социально-экономические системы, которые оказались достаточно устойчивыми в процессе испытания временем.

¹ **Численность** населения РСФСР по данным Всесоюзной переписи населения в 1989 г. М., 1990. С. 14, 25.

² **Долголюк А.А.** Формирование трудовых коллективов Братско-Усть-Илимского ТПК. 1955-1980. Новосибирск, 1988. С.60-64; **Цыкунов Г.А.**

-
- Ангаро-Енисейские ТПК: проблемы и опыт (исторический аспект). Иркутск, 1991. С.70.
- ³ **Урбанизация** советской Сибири. Новосибирск, 1987. С.162, 185; **Сибирь** на пороге нового тысячелетия. Новосибирск, 1999. С.27.
 - ⁴ **Промышленное** и сельскохозяйственное освоение Восточной Сибири в советский период. Иркутск. 1990. С.40; **Иркутский** историко-экономический ежегодник. Иркутск, 1999. С.148.
 - ⁵ **Проблемы** социального развития новых городов в автономном районе освоения. Красноярск. 1981. С. 171.
 - ⁶ **Белкин Е.В., Шереги Ф.Э.** Формирование населения в зоне БАМ. М., 1985. С.43.; **Куцев Г.Ф.** Человек на Севере. М., 1989. С.45.
 - ⁷ **Зайончковская Ж.А.** Новоселы в городах. М., 1972.; **Железко С.Н.** Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. М.1980; **Куцев Г.Ф.** Новые города. М., 1982; и др.
 - ⁸ **Баранов А.А.** Интенсификация: экономический и социальный аспект. М., 1983. С.172.
 - ⁹ **Белкин Е.В., Шереги Ф.Э.** Формирование населения в зоне БАМ. С.35.
 - ¹⁰ **Куцев Г.Ф.** Человек на Севере. С. 108-109.
 - ¹¹ **Белкин Е.В., Шереги Ф.Э.** Формирование населения в зоне БАМ. С.28.
 - ¹² **Проблемы** совершенствования образа жизни в условиях Севера. Красноярск, 1985. С.11.
 - ¹³ **Куцев Г.Ф.** Человек на Севере. С.33-34
 - ¹⁴ **Гершензон Т.И., Горяченко Е.Е.** Влияние социально-экономических факторов на формирование населения в районах нового промышленного освоения. // Экономика и организация промышленного производства. 1972. № 2. С.84.
 - ¹⁵ **Железко С.Н.** Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. С.131.
 - ¹⁶ **Долголюк А.А.** Формирование трудовых коллективов Братско-Усть-Илимского ТПК. С.198
 - ¹⁷ **Урбанизация** советской Сибири. С.142.
 - ¹⁸ **Социальная** сфера Сибири: тенденции и проблемы развития. С.149.
 - ¹⁹ **БАМ – дорога** созидания. М., 1983. С.172
 - ²⁰ **Социальные** проблемы новых городов Восточной Сибири. Вып 2. Иркутск, 1974. С. 99-100; **Куцев Г.Ф.** Человек на Севере. С.81-82.
 - ²¹ **Куцев Г.Ф.** Человек на Севере. С.47.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ГААК	— Государственный архив Алтайского края
ГАИО	— Государственный архив Иркутской области
ГАКК	— Государственный архив Красноярского края
ГАКО	— Государственный архив Кемеровской области
ГАНИИО	— Государственный архив новейшей истории Иркутской области
ГАНО	— Государственный архив Новосибирской области
ГАОО	— Государственный архив Омской области
ГАРФ	— Государственный архив Российской Федерации
ГАХАО	— Государственный архив Хакасской автономной области
ГАХК	— Государственный архив Хабаровского края
НФ ГАКО	— Новокузнецкий филиал Государственного архива Кемеровской области
РГАЭ	— Российский государственный архив экономики
РГВА	— Российский государственный военный архив
РГНФ	— Российский гуманитарный научный фонд
ЦДНИИО	— Центр документации по новейшей истории Иркутской области
ЦДННОО	— Центр документации по новейшей истории Омской области
ЦДНИТО	— Центр документации по новейшей истории Томской области
ЦХАФАК	— Центр хранения архивных фондов Алтайского края

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Ефимкин М.М., Ламин В.А.</i> Модернизационная магистраль востока России.	3
<i>Исаев В.И.</i> Роль культурно-просветительной работы в адаптации новых рабочих промышленности Сибири в годы первых пятилеток	58
<i>Романов Р.Е.</i> Социально-психологические аспекты адаптации молодых рабочих на оборонных предприятиях западносибирского тыла (1941 – 1945)	70
<i>Букин С.С.</i> Немецкие военнопленные в столице Сибири: адаптация к реалиям трудовой и повседневной жизни.	81
<i>Кузнецов В.В.</i> Обустройство переселенцев в Западной Сибири в ходе освоения целины.	115
<i>Долголюк А.А.</i> Опыт стабилизации строительных коллективов районов нового освоения Сибири в 1950–1980-х гг.	126
<i>Тимошенко А.И.</i> Адаптация населения в новых городах Сибири в 1950 – 1980-е гг.	150

Научное издание

**ФОРМИРОВАНИЕ И АДАПТАЦИЯ НАСЕЛЕНИЯ
В РАЙОНАХ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ СИБИРИ**

Сборник научных трудов

Вып. 2

Оператор электронной верстки Букина Т.Д.

Сдано в набор 24.09.2007. Подписано в печать 24.10.2007. Бумага офсетная
Формат 60x84 1/16. Уч.-изд. л. 9.2. Усл. п.л. 10,0. Тираж 100 экз. Заказ № 1101

Отпечатано в типографии ООО «Параллель»
630090, г. Новосибирск, ул. Институтская, 4/1