

По результатам анализа хронологии прокладки путей БАМа определено пять этапов строительства магистрали с их графическим отображением на карте-схеме. Обоснованием послужил исторический контекст. На основе архивных материалов музеев, открытых источников и личных воспоминаний специалистов освещаются реализованные и неосуществленные проекты в городах и поселках БАМа в Иркутской области. Принадлежность БАМу некоторых городов и поселков первых этапов строительства не всегда очевидна и не находит достойного места в цепи событий. Изложены объективные причины и обстоятельства, на это повлиявшие. Определена градостроительная специфика поселений советского периода западного участка БАМа.

Ключевые слова: западный участок БАМа; постоянный поселок; временный поселок; новые города; Иркутская область. /

Taking into account the results of the analyses of chronology of the BAM track laying, five stages of the main line construction have been defined and graphically represented on the sketch map. Justification was based on the historical context. On the basis of archival materials of museums, open sources and personal recollections of specialists, the author highlights the implemented and unimplemented projects in the towns and villages of BAM in the Irkutsk Oblast. The belonging of some towns and settlements of the first stages of construction to BAM is not always obvious and does not find a worthy place in the chain of events. The article outlines objective reasons and circumstances that influenced it. It also defines urban specificity of settlements of the Soviet period of the western section of BAM.

Keywords: western section of BAM; permanent settlement; temporary settlement; new towns; Irkutsk region.

БАМу 50? / Is BAM 50?

При словосочетании «Байкало-Амурская магистраль» сразу возникает картина необъятных просторов значительной части страны, со всей палитрой ее природного разнообразия, с несметными ресурсами, но, главное, истории ее создания. Это – пример тяжелейшего труда первопроходцев, специалистов-созидателей и, конечно, неиссякаемого энтузиазма, в основном молодых романтиков. Впечатляет завораживающая воображение протяженная «гирилянда» городов и населенных пунктов вдоль железной дороги от Транссиба, обходящей северную часть Байкала с выходом к океану. Это настоящий памятник мужеству и настойчивости сибиряков в достижении поставленных задач.

Байкало-Амурская магистраль справедливо признана самым дорогим проектом СССР. «Советский» БАМ протянулся почти на 4287 км основного пути, а с ответвлениями (на Усть-Илимск, к станции Бамовская, Беркакит, Известковая, Волочаевка-2, на Чегдомын, позже к Чинейскому и Эльгинскому месторождениям) более чем на 5700 км, насчитывает 280 станций и разъездов, объединяя более 250 населенных пунктов, из которых 63 города и поселка. Она проходит через шесть субъектов РФ: Иркутскую и Амурскую области, Бурятию, Якутию, Забайкальский и Хабаровский края, через семь крупных горных хребтов, в которых проложено четыре тоннеля, пересекает 11 крупных рек, где через каждую построены инженерные сооружения (всего более 2800 мостов и водопропускных труб). Более 30 км магистрали проложено в тоннелях [1]. Перепады высот составляют до 600 м, сейсмичность отдельных участков достигает 9 баллов. Значительная часть трассы – заболоченные участки, территории с вечномерзлыми грунтами и другими специфическими условиями.

Предыстория

К возникшей еще в 1887 году в Императорском Русском техническом обществе идеи прокладки новой железной дороги от Транссибирской магистрали, севернее Байкала, с выходом к Тихому океану возвращались несколько раз. Вариантов освоения северной части Сибири и Дальнего Востока в начале XX века было несколько. Первый вариант – маршрут Иркутск – Якутск – Берингов

пролив – Аляска, и второй (путешественника, члена Французского географического общества барона Лоика де Лобеля), немного позже, – от Иркутска через северную часть Байкала до Амура. Третья версия (художника и арктического исследователя А. А. Борисова) – от Мурманска через северную часть Байкала к Татарскому проливу.

В 1889 году правительством и центральным органом военного управления вооруженными силами России было организовано две экспедиции от Усть-Кута до левого притока реки Витим – Муи. По оценке исследователей И. А. Волошина и Л. И. Прохаско, для реализации проекта необходимо было масштабное финансирование, привлечение огромных технических и кадровых резервов. Несмотря на неутешительные выводы и объективные трудности государства, предприниматели стимулировали искать возможности прокладки рельсового пути для связи с Транссибом богатые природными ресурсами северные территории Иркутской губернии, осваиваемые золотые прииски и залежи других минералов, ценных металлов. Кроме того, Русско-японская война 1904–1905 годов обнажила слабость восточных границ страны. Необходимость таких транспортных связей была очевидной. В 1911 и 1914 годах исследования северных территорий были продолжены.

В связи с войной 1914 года и последовавшими за ней революцией и Гражданской войной советское правительство лишь в 1924 году вновь обратилось к этой теме, а «в 1926 году Отдельный корпус железнодорожных войск РККА начал проводить топографическую разведку будущей трассы БАМа» [2]. В 1929 году после обострения конфликта на железной дороге (КВЖД) с Китаем и в 1931, когда японская армия захватила Маньчжурию, вновь возникла проблема защиты восточных границ, остро обозначилась уязвимость южной части Транссиба. Это побудило руководство страны к скорейшему решению проблемы защиты восточных рубежей.

Этап 1

Впервые название «Б. А. М.» зафиксировано в документах в 1930 году «при разработке предложений правительству о прокладке второго широтного пути через

текст
Инна Дружинина
 Иркутский национальный
 исследовательский
 технический университет
 text
Inna Druzhinina
 Irkutsk National Research
 Technical University



▲ Карта-схема БАМа с указанием периодов строительства. Автор схемы И. Дружинина



▲ Карта-схема трассы БАМа в границах Братска. Автор схемы И. Дружинина

Сибирь» [2]. В 1932 году вышло постановление СНК СССР № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», которая должна была соединить в ближайшие три года Транссиб от станции Сковородино через Тынду к селу Пермскому (ныне Комсомольск-на-Амуре) и к Волочаевке. Весной 1932 года началось создание районных отделений БАМа, где «каждому отделению поручалось строительство трассы длиной 600 км с ориентировочным числом рабочих 8–9 тыс.» [2].

Уже с начала строительства выяснилась критическая нехватка квалифицированных специалистов и техники, не выполнялся план по лесозаготовкам и земляным работам, возведению жилья для инженеров и рабочих. Сроки срывались. В 1930 году начинается строительство участка Бамовская – Тында (бывший Джелтулак), для чего железнодорожные войска были усилены заключенными БАМлага. В 1937 году от станции Бамовская до Тынды прошел первый паровоз.

В 1937 году принимается решение о ведении железнодорожного пути от Тайшета через Усть-Кут, Тынду и далее до порта Советская Гавань. В том же, 1937 году был создан БАМпроектстрой в Иркутске, который занимался составлением проектных заданий и технических проектов (до 1942 года) на участках Тайшет – Братск, Усть-Кут – Нижнеангарск, Тында – Зея – Нора, Ургал – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (порт Ванино). В 1938 году начато строительство участка Тайшет – Братск [3], а в 1939-м – подготовка площадки на самом восточном участке, от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

Даже во время Великой Отечественной войны строительство БАМа не прекращалось, хотя построенный в 1940–1941 годах участок магистрали от Бамовской до Тынды в 1942-м частично (600 км пути) был разобран и переброшен на Волжскую рокаду для обороны Сталинграда. В 1941 году строился участок Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре. В 1942 – велась укладка пути от Известковой к Ургалу, часть которого также разобрана для переброски на Волжскую рокаду. С 1943 года, согласно решению Государственного комитета обороны, начиналось строительство магистрали от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

Этап 2

Сразу после Великой Отечественной войны на строительство Байкало-Амурской магистрали были привлечены и японские военнопленные. «С востока работы осуществляли заключенные Нижнеамурского ИТЛ (Нижнеамурлага), с запада – Ангарского ИТЛ (Ангарлага)» [2]. В 1946–1947 годах продолжилось строительство западного участка дороги от Тайшета до Братска, а в 1951 – до Усть-Кута. В 1958-м ветка Тайшет – Лена стала функционировать на постоянной основе. На востоке в 1947 году построена ветка от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани, а в 1951-м запущен в работу участок Известковая – Ургал.

Строительство БАМа стимулировало многие процессы в этой части страны. Значительно активизировалось проектирование и строительство в городах, населенных пунктах.

О некоторых фактах. Братск – территория пяти всесоюзных комсомольских строек: БАМ (дорога функционировала уже в 1947), город Братск (с 1955) и Братская ГЭС (1967, в 1961-м запущен первый агрегат), БЛПК (1965) и БРАЗ (1966).

Братск – второй по численности населения город на БАМе, после Комсомольска-на-Амуре, – зачастую не фигурирует как ключевая станция на магистрали. Тем не менее на территории этого поселения расположено семь железнодорожных станций на основном пути (Моргудон, Анзеби, Галачинский, Падун, Падунские пороги, Энергетик, Гидростроитель) и четыре станции на дополнительном обходе (Багульная, Братск, Новобратск, Тепловая).

В зону затопления Братской ГЭС попало 140 км ранее проложенных путей БАМа с железнодорожным мостом через Ангару. Условия крайне сжатых сроков и экономические трудности в стране побудили принять временное решение – прохождение нового участка трассы БАМ по гребню плотины Братской ГЭС (архитектор Г. М. Орлов) и рядом с ней двухполосной автомагистрали федерального значения «Вилюй» (запущена в 1965-м). Изначально автомагистраль должна была связывать города и территории Иркутской области с отдаленными районами Якутии, а также обеспечивать выезды и подъезды вдоль



^ Братск. ПДП Центрального жилого района Братска. Макет 1976 года (победитель конкурса, автор архитектор В. В. Астраханцева)



^ Тында. Фото из архива Хабаровского краевого музея им. Н. И. Грекова. Из открытых источников

маршрута к месторождениям полезных ископаемых. Зажатая, как в узкое «горлышко», автомагистраль по сей день является серьезной проблемой как для устойчивости несущих конструкций ГЭС, так и для города в целом, ограничивает потоки транспорта и нарушает требования безопасности объекта особого назначения.

С каждым годом увеличивается пропускная способность БАМа, возрастает нагрузка на сдерживающую миллионы тонн воды бетонную конструкцию плотины. Через плотину, по оценкам специалистов, сейчас в сутки проходит более 28 тыс. автомобилей, в том числе большегрузов, и более 50 железнодорожных составов, из которых 80% – товарные. Обсуждаются варианты строительства нового транспортного перехода через Ангару по острому ниже плотины ГЭС, совмещающего трассу БАМа и многополосную автомагистраль «Вилюй». Существующая связь через плотину может быть резервной.

После введения участка железной дороги в 1958 году Тайшет – Лена (Усть-Кут) правительством было принято решение о приостановке строительства БАМа с целью проведения крупных изыскательских работ по уточнению прокладки магистрали. Об этом – постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 марта 1967 года «Об усилении изысканий БАМа».

Этап 3

БАМ ускорил строительство энергетических объектов (Братской, Усть-Илимской и Зейской ГЭС), мощных промышленных заводов-гигантов, разработку месторождений полезных ископаемых. В этот период был построен участок протяженностью 214 км от основной трассы БАМ на Усть-Илимск (генпроектировщик ЛенЗНИИЭП) – город четырех всесоюзных комсомольских строек: ГЭС (1963–1979), город (1966), ЛПК (1973–1976) и железнодорожная ветка Хребтовая – Усть-Илимск (пос. Железнодорожный), по которой уже в 1973 году прошел первый пассажирский поезд.

В 1971 году создано управление строительства «Бамстройпуть» (станция Сковородино) под руководством В. И. Мокровицкого, а в 1974-м организован ГлавБАМстрой, в который вошли УС «Ангарстрой» и «Бамстрой-

путь» во главе с заместителем министра транспортного строительства СССР К. В. Мохортовым [2].

Этап 4

Главный этап строительства БАМа, который мы связываем с Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, наступил весной 1974 года после выхода Постановления «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Именно эту дату принято считать началом строительства БАМа, когда в небывалый по масштабу проект большой страны были вовлечены огромные технические, человеческие и финансовые ресурсы. К 1975 году запущен участок Тында – Чара, прошел первый поезд от Усть-Кута до поселка Звездный.

Статус появляющихся новых поселений вдоль БАМа или возрождающихся на базе существующих определял уровень их обустройства. Так, для застройки города Тынды – будущей столицы БАМа (до 30 тыс. чел.) Госстрой СССР разрешил применение 16-этажных жилых домов, тогда как прежде согласованное еще на стадии утверждения проектной документации строительство 16-, 14- и 12-этажных домов в застройке крупного центрального жилого района (по проекту 31,2 тыс. чел.) в Братске было запрещено.

Центральный жилой район Братска. Композиционная ось – от главной площади города вдоль микрорайонов 17 и 18 до ул. Энгельса. По трем сторонам микрорайоны окружены скверами и городским парком. Начало проектирования (1975–1976) совпало с периодом активного строительства БАМа (4-й этап). Застройка по проекту должна была вестись, по сути, как экспериментальная, жилыми домами из блок-секций 125-й и 97-й серий, преимущественно в девять этажей и каскадными группами переменной этажности от 16, 14 и 12 до 5 этажей, вплоть до одноэтажных пристроенных объектов повседневного пользования. После запрета строительства 16- и 12-этажек в качестве архитектурных акцентов планировочной композиции были построены лишь 14-этажные индивидуальные дома. Проект был откорректирован, что в значительной степени обезличило застройку в целом.

Еще несколько фактов-штрихов, характеризующих напряженность времени и ограниченность возможностей



> Братск. Вид на 17-й и 18-й микрорайоны. Фото из открытых источников



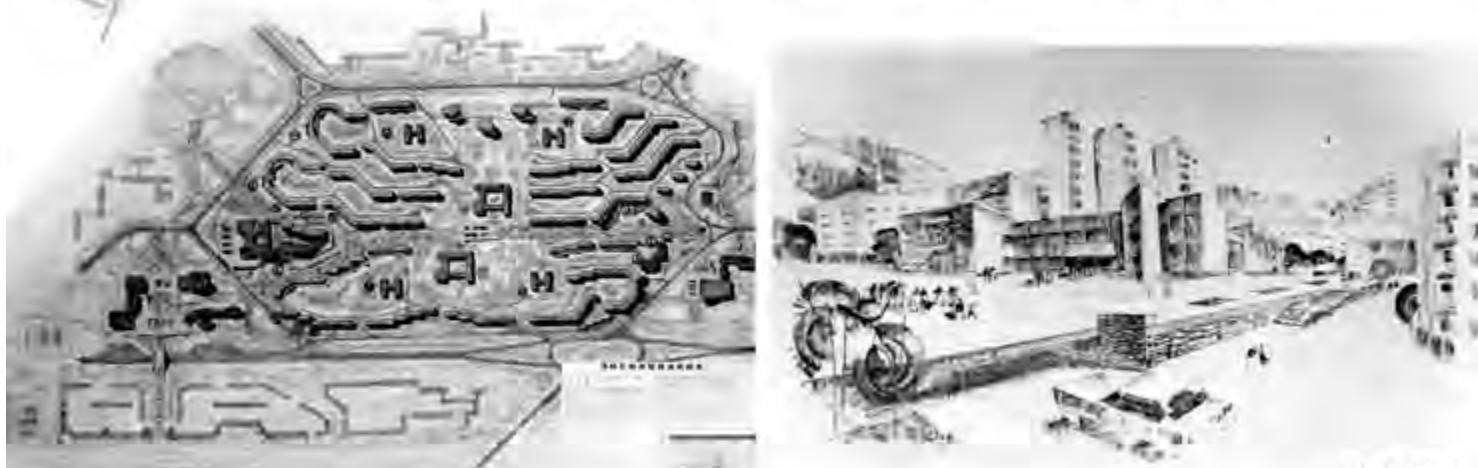
^ Рабочий макет 17-го микрорайона Братска. На фото – часть проектировщиков филиала ИГП в Братске. Сидят (слева направо): руководитель, ГАП В. В. Астраханцева, архитектор Л. И. Панова. Стоят (слева направо): архитекторы О. и С. Рябовы, М. К. Мочалов, техники Т. Шестакова и Т. Рябкова, ГИП Л. Г. Шитц

страны в период освоения новых территорий при строительстве БАМ.

Для Усть-Кута в этот период коллективом филиала института «Иркутскгражданпроект» в Братске было выполнено несколько проектов. Строительство нового жилого района (1975–1977) планировалось в связи с острой потребностью в жилье работников БАМа. С западной границы района предусматривался новый центр с площадью перед объектами городской администрации и комплексом зданий центра жилого района с переходами на юг к реке и на север к спортивному комплексу с городским стадионом на перспективу. Это была с трудом изысканная городом под застройку территория со значительным перепадом рельефа и предельно допустимыми для внутреннего транспорта уклонами, ограниченная с севера гористой возвышенностью, с юга – рекой Леной, на треть в пределах участка была «рассечена» по проекту Томгипротранса подземным железнодорожным 100-метровой шириной тоннелем БАМа. Это очень осложняло проектировщикам возможность организации целостного жилого образования.

Проектные решения (руководитель авторского коллектива, ГАП В. В. Астраханцева) были согласованы на различных уровнях, окончательно в Госстрое. К проектам предъявлялись, помимо всех действующих нормативов, строгие требования соблюдения специальных условий. Планировочной схемой учитывалось деление жилого района на отдельные комплексы по принадлежности заказчикам. Левый комплекс (начало строительства – 1975) – заказчик ДОК, территория – 12,6 га, население – 3,7 тыс. чел. (при общей площади на человека 9 м²). Правый (начало строительства – 1976) – заказчик Росколхозстройобъединение, территория – 7,17 га, население – 2,6 тыс. чел. (при общей площади на человека 12,5 м²). Между жилыми комплексами предусмотрено две школы по 1176 мест. Над подземным тоннелем – бульвар, как прогулочная ось, от центра в другие районы. Экспозиция склонов должна была обеспечивать выразительную панораму застройки с реки [4].

Город остро нуждался в жилье, и за короткий срок жилой район, состоящий из 5-этажных и шести 9-этажных жилых домов (типовых блок-секций 125-й серии,



1974-76 г.

^ Усть-Кут. ПДП жилого района. 1974–1976. Фото из архива В. В. Астраханцевой

разработчик – КБ по железобетону им. Якушева в Братске), был частично застроен без поворотных блок-секций и 9-этажек, чем была нарушена объемно-пространственная композиция. Появились градостроительно необъяснимые провалы в застройке. Не был реализован и тоннель с платформой.

Для Усть-Кута разрабатывался и проект здания фильmobазы (филиал ИГП, авторский коллектив: архитектор Б. Зотов, А. Коган, инженер Ю. Мачай). По словам авторов, объект был построен и предусматривался для обеспечения культурного досуга населения строящихся поселков западного участка БАМа. Ныне это Дом культуры «Речники». Кроме этого, были применены типовые проекты районной больницы и здания горкома КПСС.

Значительный объем проектных работ выполнялся специалистами нескольких институтов Иркутского региона. Филиалом ИГП в Братске также разработаны проекты объектов для поселка Улькан, городов Тайшет, Братск, Железногорск-Илимский, Усть-Илимск, Усть-Кут. Для некоторых промышленных объектов Братска, Усть-Илимска и Беркакита документацию разрабатывал Иркутский Промстройпроект (архитекторы В. Искаков, В. Выражейкин, А. Сергеев и др.). Курировала проекты областная архитектура и персонально главный архитектор Иркутской области – Виктор Петрович Шматков.

В 1974 и 1975 годах на карте Иркутской области появилось шесть новых поселков БАМа: Звездный, Ния, Киренга, Улькан, Кунерма и временный поселок Гранитный, позже (в начале 1990-х) упраздненный. Почти все новые бамовские поселки строились интегрированными в ландшафт и в два этапа – временные поселки строителей из сборно-щитовых домов и постоянные для эксплуатационных служб железнодорожников. Даже временные возводили с объектами обслуживания: школами, клубами, баними, детскими садами и др. Все постоянные поселки комплектовались вокзалом и привокзальной площадью, торгово-общественным центром – самым крупным зданием поселка с площадью, школами, детскими садами, магазинами, инженерными сетями, очистными, котельными, а в наиболее крупных строились больницы, столовые, банны-прачечные комплексы и пр. Жилая застройка центров постоянных поселков Звездный, Ния,

Магистральный и Улькан формировались типовыми, «бамовскими» кирпичными двухэтажными домами на 12 квартир и 4–5-этажными одноподъездными домами на 18 квартир. Отличает их количество зданий, некоторые вариации архитектурного облика и компоновка в планировочной структуре поселков.

Активный рельеф местности характерен для поселков Звездный, Ния и Магистральный. В Звездном и Нии для возведения объектов сооружались многоярусные террасы, подпорные стены с бутовой кладкой, лестницы и откосы. Это в целом обогатило панораму при восприятии с трассы БАМ и реки.

Как известно, БАМ строила вся страна, иногда признаки национального колорита можно было наблюдать в архитектуре отдельных объектов.

Звездный (Таюра, Снежный) был основан работниками специального строительно-монтажного поезда (ССМП) и организации «АрмБАМстрой» («АрменияБАМстрой»). Временный поселок разместился на многочисленных террасах на склоне у слияния рек Нии и Таюры (снесен), а постоянный – восточнее, на склонах в соседнем распадке. В застройке торгово-бытового центра и вокзала отражены национальные армянские, с аркадами на фасадах, мотивы – визитная карточка поселка. Поселок «перешагнул» БАМ и автодублер и спустился

в Ния. Вид на жилую застройку. Фото из открытых источников





▲ Звездный. Жилая застройка. Фото из открытых источников

к берегу Нии. Шефство по благоустройству и художественному оформлению поселка от Иркутской области вел Братск [5]. Численность населения в 2002 году составляла 1228 жителей, в 2021 – 775.

Поселок **Ния-Грузинская** основан шефской организацией СМП «ГрузстройБАМ» («ГрузияБАМстрой»). Проектирование велось институтом «Тбилигорпроект» (архитекторы В. Бахтадзе и Л. Бокерия). По рассказам свидетелей, временный поселок отличался от других добрыми брусовыми домами и наличием подвесных тротуаров, «оторванных» от уровня земли примерно на полметра, связанных из ивняка, идущих вдоль главной улицы поселка, что обеспечивало чистоту при входе в дома.

Постоянный поселок первоначально был рассчитан на 630 чел., позже генеральный план был откорректирован на 1500 жителей. Композиционно он растянулся вдоль железнодорожной магистрали полосой около 350 м. Здесь были построены ФАП и овощехранилище. Поселок (сдан в 1981) был признан одним из самых уютных и красивых на западном участке трассы БАМа. Шефство по благоустройству и художественному оформлению поселка Ния от Иркутской области осуществлял город Шелехов [5]. Позже появились серийные панельные 80-квартирные 5-этажные дома. Численность населения в 2002 году составляла 1051 чел., а на 2021 год – 985.

В **Магистральном** (станция Киренга) шефским предприятием с 1976 года стал СМП «Донской» (Ростовская область). Первыми строителями временного поселка (с 1974) были СМП-391 УС «Ангарстрой», «ЗапБАМстрой-механизация», «Мостострой-9».

В временном поселке за два года были построены, помимо жилых зданий и школы, больница, дом быта, столовая, баня, почта и др. В 1977 году образован народный театр «Современник», который стал отражением потребности людей в полноценной активной жизни в непростых условиях.

По архивным данным администрации МО «Город Братск», постоянный поселок Магистральный, разработанный Томгипротрансом, первоначально был рассчитан на 1400 жителей, но уже в начале 1980-х – население достигло почти 12 тыс. чел. На численность повлияло

размещение здесь строителей СМП УС «Ангарстрой», трех механизированных колонн, мостоотряда, прорабских участков Трансвязьстроя, БАМтрансвзрывпрома, Трансэлектромонтажа, Уралтранстехмонтажа. К 1989 году она снова сократилась до 8716 чел., а в 2021 – до 5804 жителей.

Из объектов обслуживания дополнительно построены аптека, поликлиника на 70 посещений в смену и здания Народного суда (филиал ИГП в Братске, архитектор С. Мочалов). Шефство по благоустройству и художественному оформлению поселка от Иркутской области вел Иркутск [5].

Магистральный стал промышленным центром Казачинско-Ленского района. Позже здесь были построены поликлиника на 350 посещений в смену, районная больница на 144 койки, многопрофильный техникум, детская школа искусств, ДК «Железнодорожник», спортивный комплекс «Первопроходец», районный краеведческий музей, городская библиотека и др. Станция имеет второй класс, обслуживает связь, дистанцию пути и другие службы.

Улькан основан в 1975 году (пгт с 1976). Первыми строителями были работники СМП-571 «Ангарстрой», для них Улькан стал базовым поселком. Там же разместились механизированные колонны треста «ЗапБАМстрой-механизация». Во временном поселке ими построены промбаза для авторемонта и слесарных мастерских, бани-прачечный комбинат, временный деревянный вокзал, клуб и несколько жилых брусовых домов. В 1980 году создана колония-поселение № 39, силами которой строились учреждения культурно-бытового обслуживания, жилые дома и дороги. Постоянный поселок возводило СМУ «АэстройБАМ» («АзербайджанБАМстрой»).

В Улькане планировочная структура центра постоянно-го поселка велась по проекту. Площадка с ортогонально ориентированной сеткой улиц между магистралью и рекой Юхтинкой имела вытянутую форму. Примечательно, что во время строительства ульканцы сохранили лес и убирали лишь деревья, попадавшие непосредственно под строящиеся здания или дорогу. Ансамбль здания вокзала с площадью со скульптурой героя азербайджанского эпоса Фархадом и Торгово-общественный центр (ТОЦ) стали достопримечательностями поселка.



«Улькан. Застройка поселка. Фото из открытых источников

в Улькан. Фото макета из архива Усть-Кутского исторического музея

Изначально генеральный план был рассчитан, как и план Нии, на 630 жителей. К 1989 году в постоянном поселке проживало уже 9152 чел. Бурный рост населения стал причиной периода (до 1983) бессистемного размещения жилых домов и некоторых объектов. Тем не менее со временем поселок получил все необходимое и был признан одним из лучших на БАМе, а с при станционными объектами железнодорожной станции был присвоен третий класс.

Шефство по благоустройству и художественному оформлению поселка от Иркутской области осуществлял Ангарск [5]. Численность населения Улькана в 2021 году составляла 4073 чел.

Временный поселок **Кунерма** основан в 1975 году СМП-582 УС «Ангарстрой», постоянный поселок – СМП «ЧеченБАМстрой», «ДагестанБАМстрой», «ОсетинБАМстрой». Во временном поселке, в отличие от других, была построена и амбулатория. С 1978 года Кунерма – поселок городского типа. Генеральный план (Чеченгражданпроект) был рассчитан на 530 жителей. Поселок имеет лаконичную структуру планировки с главной транспортно-пешеходной осью от вокзала к берегу озера Кривого.

Кунерма размещается в распадке у Байкальского хребта. Здесь сложные, специфические природно-климатические условия, отличающиеся от соседних поселков трассы. Недостаточное исследование местности на стройплощадке обусловило значительные расхождения между проектными решениями и реальной ситуацией. Особенно заметно расчеты не соответствовали фактической снежной нагрузке. По словам очевидцев, если еще в начале ноября в поселке Магистральном и селе Казачинском толщина снегового покрова составляла около 10 см, в Улькане – 30–40 см, то у подножия перевала Даван в Кунерме, где формируется снежной мешок, – уже 50–60 см. Зимой величина сугробов здесь может достигать 6–9 м и полностью покрывать двухэтажные здания. В связи с этим Томгипротранс в начале 1980 года приостановил реализацию ряда проектов (включая проекты котельной, детского сада, вокзала и очистных сооружений), что временно парализовало деятельность строительных организаций. По решению коллегии Минстроя ССР были сокращены объемы пускового комплекса.



са. Из-за постоянных снежных переметов во избежание нарушения движения поездов по сей день производится дополнительное систематическое обслуживание трассы железнодорожными снегоуборщиками. Примечательно, что в нескольких километрах восточнее, с другой стороны перевала, снегоотложения незначительные.

Шефство по благоустройству и художественному оформлению поселка от Иркутской области вел город Усолье-Сибирское [5].

Особые климатические условия, определяющие экстремальную обстановку, и отсутствие объектов инфраструктуры послужили причиной неуклонного оттока населения. Максимальная численность населения была зафиксирована в 1979 году и составляла 1320 чел., в 2021 году в поселке проживало лишь 23 чел.

За пределами Иркутской области в 1976 году заработал участок дороги Тында – Бамовская, в 1979-м – Тында – Беркаит, в 1980-м было открыто движение на участке Комсомольск-на-Амуре – Березовка. В 1984 году состоялась стыковка двух веток – западного и восточного направлений в Балбухте. Тем не менее полностью дорога не была достроена.

Возникавшие вдоль БАМа населенные пункты приводили в движение всю развивающуюся инфраструктуру, что способствовало освоению новых территорий. В числе построенных или получивших развитие населенных пунктов БАМа на основной трассе расположено девять городов: Комсомольск-на-Амуре, Братск, Тайшет, Усть-Кут, Тында, Северобайкальск, Советская Гавань,



^ Кунерма. Фото из открытых источников (<https://foto-planeta.com>)

Железногорск-Илимский, Вихоревка, пять из которых – в Иркутской области. Появилось большое количество поселков городского типа: Таксимо, Новый Ургал, Новая Чара, Магистральный, Улькан, Февральск, Новый Уоян, Волочаевка-2, Куанда, Звездный, Хани, Кичера, Северомуйск и др.

С 1986 года велась электрификация новых участков железнодорожного пути. В 1989 году БАМ полностью был введен в строй и передан Министерству путей сообщения СССР.

Этап 5

В 1996 году была упразднена Байкало-Амурская магистраль и поделена на две организации – ВСЖД (Восточно-Сибирская железная дорога) и ДВЖД (Дальневосточная железная дорога), с границей немного западнее станции Хани. Официально строительство магистрали было завершено лишь в 2003 году, когда запустили в эксплуатацию Северомуйский тоннель, протяженностью 15343 м – самый длинный тоннель в России.

Рельсовая дорога продолжает строиться в настоящее время. Построены дорога на Якутск, многочисленные разъезды на основном пути бывшего БАМа, ответвления к месторождениям полезных ископаемых.

Заключение

В работе в хронологическом порядке были собраны и обозначены на карте-схеме участки прокладки пути БАМа, определены этапы строительства магистрали. Первый охватывает 1930–1941 годы, второй – 1942–1950-е; третий – 1960–1973; четвертый – 1974–1990; пятый – 1991–2003. Развитие и формирование новых городов БАМа в Иркутской области (Тайшета, Вихоревки, Братска, Железногорска-Илимского, Усть-Илимска и Усть-Кута) было связано с первыми тремя этапами сооружения магистрали, а поселков (Звездный, Ния, Магистральный, Улькан и Кинерма) – с масштабным четвертым, основным периодом строительства.

Строительство городов и поселков на БАМе своей социальной ориентированностью в полной мере отражает специфику советского периода [6]. Это в первую очередь комплексность проектирования и строительства жилья в суровых сибирских условиях с необходимым для жизни минимумом объектов соцкультбыта. Общественные пространства формировались на главных композиционных осиях поселка или жилого района, преобладали простые лаконичные геометрические формы в планировке и фор-

мах зданий, что делалось в том числе для оптимизации затрат на их возведение.

Архитектура бамовских поселков – уникальное явление советского градостроительства, отражающее идеологию огромного периода жизни страны. Анализ архитектуры позволяет не только понять особенности ее формирования, но и увидеть палитру признаков национального колорита в застройке отдельных объектов, что привносило разнообразие в целом. Это ярко проявлялось в курировании работ разными республиками страны (Армения, Азербайджан, Грузия, Чечня, Осетия, Дагестан...). Наблюдался чрезвычайно интересный, государственно важный период особой творческой активности, в котором было задействовано немало профессионалов узкого профиля из разных городов и республик. В воспоминаниях участников – трогательные рассказы о незабываемых встречах на объектах, обмене опытом, контактах с инженерами разных направлений, специалистами-транспортниками, вплоть до личной дружбы.

В статье выявлены как достоинства, так и недостатки строительства отдельных городов, поселков и их объектов. Вызывает сожаление, что некоторые оригинальные смелые идеи бамовских проектов по разным причинам не были воплощены в жизнь. Например, застройка Центрального жилого района в Усть-Куте, компоновка которого из-за планируемого под ним бамовского подземного тоннеля значительно была усложнена. В результате железнодорожный путь прошел ниже, а тоннель так и не был построен, и др. Несмотря на это, архитектура возведенных бамовских поселений, главное – сам БАМ, является значимым историческим и культурным наследием. Видим, как важен исторический контекст событий, особые задачи, специфические условия непомерно тяжелого труда, порой на грани героического преодоления. Становится понятно, что такие страницы истории страны не могут и не должны быть забыты.

Литература

1. Транспортные коридоры РЖД. – URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9786/page/103290?id=11154> (дата обращения: 14.01.2025).
2. БАМ – легенда века // Краеведческий музей города Зея. – URL: <http://zeyamuseum.ru/?p=4723> (дата обращения: 14.01.2025).
3. Прядкин, В. М. Неизвестный БАМ. – URL: <https://proza.ru/2013/01/16/347> (дата обращения: 04.04.2025).
4. Астраханцева, В. Перспектива в прошлое // Проект Байкал. – 2014. – № 39–40. – С. 218–229. – DOI: <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.39-40.686>
5. Западный участок БАМа: прошлое, настоящее и будущее: очерки истории, географии, культуры: к 50-летию Байкало-Амурской магистрали / науч. ред. Ю. А. Зуляр. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2023. – С. 73.
6. Боков, А. Культурное пространство России // Проект Байкал. – 2024. – № 4 (82). – С. 12–17. – DOI: <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/82.2419>

References

- Astrakhantseva, V. (2014). Perspective towards the past. *Project Baikal*, 11(39-40), 218–229. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.39-40.686>
- BAM – legenda veka [BAM – the legend of the century]. Zeya Museum of Local History. Retrieved January 14, 2025, from <http://zeyamuseum.ru/?p=4723>
- Bokov, A. (2024). Cultural space of Russia. *Project Baikal*, 21(82), 12–17. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/82.2419>
- Priyadkin, V. M. (2013). Neizvestnyy BAM [Unknown BAM]. Retrieved April 4, 2025, from <https://proza.ru/2013/01/16/347>
- Transportnyye koridory RZHD [Transport corridors of Russian Railways]. (n.d.). Retrieved January 14, 2025, from <https://cargo.rzd.ru/ru/9786/page/103290?id=11154>
- Zular, Yu. A. (Ed.). (2023). Zapadnyy uchastok BAMa: proshloye, nastoyashcheye i budushcheye: ocherki istorii, geografii, kul'tury: k 50-letiyu Baykalo-Amurskoy magistrali [BAM: Past, Present and Future: Essays on History, Geography, Culture: On the 50th Anniversary of the Baikal-Amur Mainline]. Irkutsk: Izdatel'stvo IGU