

репрессиями по отношению к ним со стороны советских карательных структур. Однако их судьба была не менее трагична, чем у жертв массовых репрессивных кампаний того времени.

Вспоминая о своих соотечественниках, находившихся в Озерлаг, австрийский деятель Коминтерна, сидевший в советских лагерях с 1936 г., Карло Штайнер, поведал судьбу одного из них — Хайнца Гевюрца: «После прихода нацистов он сбежал во Францию с родителями. Когда разразилась война, его призвали во французскую армию. Он был не раз награжден, война близилась к завершению, и он вместе с французскими войсками был направлен в Австрию. В 1947 г. его схватили русские, военный трибунал Москвы обвинил его в шпионаже в пользу Франции и приговорил к 25 годам» (*Štajner K. Op. cit. P. 354*).

Другой узник Озерлага — Авраам Шифрин упоминал о министре высшего образования Ирана, странным образом оказавшемся в лагере и об американце, похищенном советскими спецслужбами в Вене (*Шифрин А. Четвертое измерение. Франкфурт-на-Майне, 1973. С. 177*). Однако в официальных источниках информацию о пребывании граждан США в Озерлаге пока обнаружить не удалось.

Таким образом, кроме репрессированных соотечественников в Озерном лагере содержались и иностранные граждане — немцы, венгры, поляки, японцы, китайцы, корейцы и представители других национальностей. Иностранцы не выделялись из остальной массы заключенных Озерлага и содержались в тех же условиях, что и другие осужденные. Но, оказавшись вдалеке от родных мест, в чужой стране, зачастую не зная русского языка, они наиболее остро испытывали тяготы суровой лагерной действительности.

М.М. БАРСКИЙ

БАМ — В ВОЕННЫЕ И ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

БАМ — удивительная дорога. Еще в далеком 1932 г. было принято специальное правительственное постановление «О проведении изыскательских работ и строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В этот год была сделана первичная разработка плана освоения БАМа, а через шесть лет, т.е. в 1938 г. выбрано окончательное направление трассы на участке Тайшет–Усть-Кут и от Тынды до Советской Гавани. До 1941 г. продолжались предварительные изыскания, с началом войны строительство БАМа и подходов к магистрали было прекращено.

Неимоверно трудно для сражающегося Отечества сказывались первые шаги в новом 1942 г. Именно в январские дни 1942 г., когда ГКО

принял решение о строительстве Волжской рокады, многие первопроектировщики будущей грандиозной стройки XX века отправились под Сталинград. Тогда более 600 км рельсов бамовского пути было переброшено на Волжскую рокаду (РГАЭ, ф. 1884, оп. 31-б, д. 75, л. 7–8).

Уже в конце 1943 г. возобновились работы на строительстве Восточного участка БАМа. Часть строителей и железнодорожников были переброшены с западных магистралей, отозваны из рядов Красной Армии. В 1944 г. на трассе Комсомольск — Совгавань протяженностью 475 км трудилось 92 тыс. человек. Вся линия была разбита на четыре боерайона и двадцать боеучастков. Между подразделениями шло соревнование: «Четыре нормы — тремя работающими». И хотя у строителей насчитывалось всего лишь 36 экскаваторов и почти все приходилось делать вручную, стальная магистраль продвигалась на восток с невиданными ранее скоростями.

В начале 1945 г. по указанию ЦК ВКП (б) и СНК СССР Наркомат путей сообщения приступил к разработке проекта 4-го пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта. Проект плана был завершен 31 декабря 1945 г. Намечалось сдать в эксплуатацию 17 тыс. км новых железнодорожных линий и развернуть к концу 1950 г. строительство на протяжении 2,5 тыс. км новостроек, ввод в действие которых переходило за пределы 1950 г. Общий размер ассигнований на работы по новому железнодорожному строительству определял в размере сотен млн рублей.

В проекте плана отдельной строкой была выделена Байкало-Амурская магистраль протяженностью 4423 км. В обосновании о ней писалось, что «из числа новых линий, по которым в течение пятилетия развертываются работы, но сдача которых в эксплуатацию переходит за пределы 1950 г., надо отметить следующие линии: соединение БАМа (из района восточнее Северной оконечности Байкала) с существующим Сибирским ходом в районе Читы» (Там же, л. 7–9).

В первую очередь на БАМе ставилась задача достроить линии Тайшет–Усть-Кут (708 км), Комсомольск-на-Амуре–Совгавань (463 км), Ургал–Известковая (334 км). Линия Чита–БАМ (600 км) должна была соединить Транссиб (в районе Читы–Карымской) с Байкало-Амурской магистралью (Там же, л. 18).

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

Соединение низовья реки Амур с железнодорожной сетью тогдашнего СССР предполагалось от города Комсомольска-на-Амуре до Николаевска-на-Амуре (протяженность линии — 480 км), причем, по одному из вариантов от указанной линии в перспективе должен был сделан выход

к Татарскому проливу в районе Лаврентьевской и далее (с устройством тоннеля длиной 7,2 км, через Татарский пролив на остров Сахалин).

Естественно, что в военное время и в первые послевоенные годы страна не могла в полном объеме решить проблемы БАМа. Это стало возможным сделать на более высокой материально-технической базе, которая сформировалась в последующие пятилетки.

В 1967 г. были возобновлены проектно-изыскательские работы по трассе БАМа. Он изначально проектировался как магистраль первой категории с ориентацией на новейшие достижения науки и техники. 8 июля 1974 г. ЦК КПСС принял постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Был одобрен вариант проекта, позволявший сократить путь от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре более чем на 400 км.

Начало этой героической эпопеи было положено сооружением «малого БАМа» — железнодорожной линии БАМ–Беркамит. Ее головной участок БАМ–Тында протяженностью 180 км был построен на пять месяцев раньше запланированного срока. На год раньше строители уложили путь до Беркамита, открыли движение поездов на линии Лена–Кунерма на Западном участке и на 9 месяцев — от Комсомольска-на-Амуре до границ с Амурской областью, где трудились воины-железнодорожники. На пять месяцев раньше срока железнодорожный путь был уложен от Тынды до границ с Читинской областью. Всего за 4,5 месяца строители уложили 94 км железнодорожного пути. В 1974–1976 гг. построено 850 км железнодорожных путей, 800 искусственных сооружений, 410 мостов, в том числе крупнейшие мосты через Амур и Лену, 2100 км временных автодорог, выполнено более 75 млн куб. м земляных работ на возведение автомобильного и железнодорожного полотна.

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

К концу первого года одиннадцатой пятилетки строители сдали в постоянную эксплуатацию более 1000 км магистрали. БАМ начал окупать вложенные в него средства. С начала эксплуатации по январь 1984 г. Байкало-Амурской магистрали перевезено 55 млн т народнохозяйственных грузов. Используя опыт, накопленный в стране, железнодорожники БАМа уже водили поезда весом 7 тыс. т. Впервые в практике отечественного и мирового транспортного строительства действует железная дорога, не имеющая сквозного движения, что играет исключи-

тельно важную роль для ускорения индустриального освоения Сибири и Дальнего Востока. Преодолевая громадные трудности, связанные с горно-геологическими и природно-климатическими условиями эксплуатации, железнодорожники БАМа закладывали надежный фундамент для освоения транспортной магистрали в целом.

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

В 1983 г. на строящейся трассе БАМа было уже 50 поселков, где жило около 120 тыс. строителей. Приняты меры к усилению охраны природы. Мощные очистные сооружения построены в Шимановске, Тынде, Ургале, Тайшете, Усть-Куте, Нерюнгри. По поручению правительства Государственный институт проектирования городов совместно с 50 организациями разработали еще тогда территориальную схему комплексной охраны природы районов, прилегающих к БАМу, на период до 2000 г.

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

Известно, что в зоне БАМа выявлены и изучены крупные месторождения природных ресурсов, имеющих большое народнохозяйственное значение — цветные и редкие металлы, железные руды, уголь, строительные материалы, апатиты, калийные соли и другие. Развернулось освоение лесных ресурсов, крупнейшего Южно-Якутского бассейна коксующихся углей.

Однако хозяйственное освоение зоны БАМа еще не соответствует имеющимся для этого возможностям, осуществляется некомплексно, не носит целенаправленного характера. Медленно еще ведутся работы по подготовке к промышленному освоению минеральных и лесных ресурсов зоны, тяготеющей к БАМу. Недостаточно проводятся научно-исследовательские и проектные работы по освоению природных ресурсов. Подавляющее большинство задач, предусмотренных проектом Госплана СССР «О мерах по комплексному освоению природных ресурсов зоны БАМ» от 14 декабря 1984 г. на период 1990–2000 гг. оказались не выполненными. В годы перестройки и в ельцинский период выполнение задач по комплексному освоению природных ресурсов в зоне БАМа стало ослабевать. Да и сам БАМ в свете дней капиталистических оказался на окраине нашей государственной политики.

К середине 90-х гг. XX в. в прессе стали настойчиво появляться негативные материалы о БАМе. Да оно и понятно почему: на строительство БАМа закладывались в бюджет огромные деньги, а их нужно было направлять на другие отрасли. Но неизвестно в какие, но тогда

при всеобщем развале страны, все пришло в упадок — и строительство, и промышленность, и сельское хозяйство. После отъезда в Москву начальника ГлавБАМстроя Ефима Владимировича Басина строительство домостроительного комбината под Тындой, для которого закупили дорогое шведское оборудование, законсервировалось. Многие из того, что начинали строить, было прикрито. БАМ стал нелюбимым (да и ненужным) пасынком государства.

Но людей все-таки не сломали. К 30-летию БАМа, наконец-то, сдали уникальный объект БАМа — Северо-Муйский тоннель. Интересы экономики требуют продолжения развития общей сети железных дорог России. Нужно строить пути для освоения новых экономических районов. Так, стране необходимо ускорить строительство новой дороги Беркаит–Томмот–Якутск. Есть потребность в проведении железнодорожного полотна до Чукотки.

В июле 1997 г. правительство России приняло постановление «О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которым МПС утверждено главным координатором программы хозяйственного освоения зоны БАМа. Прокладка железнодорожного пути до Якутска будет рассматриваться как первый этап создания этой трансконтинентальной магистрали. Есть предложение по соединению тоннелем материка с Сахалином, а в последующем — и с Японским архипелагом. Опыт строительства крупнейших железнодорожных тоннелей длиной более 50 км уже имеется в Европе и Японии. Так что, эти планы в будущем могут быть реализованы. Бамовская дорога — это дорога нашей будущей жизни. Проекты победного 1945 г. должны сбываться.

Н.Ф. ВАСИЛЬЕВА

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ССЫЛКА НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА «КАТОРГА И ССЫЛКА»

Изучение дореволюционной сибирской ссылки неразрывно связано с деятельностью Всесоюзного Общества политкаторжан и ссыльнопоселенцев и его органа журнала «Каторга и ссылка», издававшегося в 1921–1935 гг.

Журнал «Каторга и ссылка», как и Общество политкаторжан и ссыльнопоселенцев, созданный бывшими революционерами, прошли трагический путь от становления и расцвета деятельности по изучению и пропаганде истории революционного движения, в том числе и сибирской политической ссылки, до роспуска и закрытия политической системой всех структур Общества.