

Кто вынес БАМ на своих плечах

Принято считать, что первый отряд строителей БАМа отправился в Сибирь в апреле 1974 года прямо с XVII съезда ВЛКСМ. Тогда же БАМ объявили Всесоюзной комсомольской стройкой. Но задолго до комсомольцев на БАМе работали заключённые.



Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали началось в 1932 году на дальневосточном участке. И с первых же дней возникли серьёзные проблемы, связанные с нехваткой рабочих рук, а также со слишком тяжёлыми условиями труда и быта рабочих-строителей. Поэтому в октябре 1932 года Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило постановление «О строительстве БАМа», согласно которому «объект» переходил из ведения Наркомата путей сообщения в ОГПУ. Так на Дальнем Востоке был создан БАМлаг. Вплоть до 1937 года зеки этого лагеря прокладывали так

называемые вспомогательные железнодорожные ветки – ряд дорог оборонного назначения, а также вторые пути на трассе Карымская – Хабаровск. В 1937 году было решено построить «мост» между Транссибом и БАМом – железную дорогу длиной в 175 километров Тахтамыгда – Тында. Одновременно заключённые вели вторые пути на участке Хабаровск – Усурийск. Наконец, в 1938 году приступили к строительству собственно Байкало-Амурской магистрали протяжённостью 4643 километра: от Тайшета, через север Байкала, до Совгавани.

Управление такой грандиозной стройкой потребовало реорганизации ГУЛАГа. И в его структуре появилось специальное управление железнодорожного строительства – УЖДС ГУЛАГа НКВД СССР. А БАМлаг был поделён на шесть лагерей – подрядчиков строительства. В Приангарье было образовано Западное управление УЖДС ГУЛАГа НКВД, куда входили Тайшетлаг и Южлаг. На их базе в 1949 году был создан Озерлаг со штабом в Тайшете. Ангарлаг со штабом в Зяряске младше Озерлага всего на четыре года.

Заключённые этих двух лагерей и стали главной рабочей силой на сооружении всего западного участка БАМа.

Но вернёмся непосредственно к истории прокладки БАМа. Реально к строительству железнодорожного пути Тайшет – Падун длиной 350 километров приступили ровно 70 лет назад, в мае 1939 года. Предполагалось, что рабочее движение поездов будет открыто уже к 1940 году. Однако первые строители западного участка БАМа столкнулись с колоссальными трудностями. В докладных записках администрации лагерей сообщалось, что «по своим климатическим и почвенным условиям, а также географическому положению это строительство нужно отнести к разряду исключительно тяжёлых». Ввиду этого обстоятельства для заключённых устанавливалась льгота, по которой три дня работы на строительстве БАМа засчитывались за четыре дня срока.

Для отбывших срок заключения и проработавших на строительстве БАМа в качестве вольнонаёмных не менее трёх лет гарантировалось полное снятие судимости. Ещё одна льгота касалась детей заключённых, строивших БАМ. При поступлении в учебные заведения они «приравнивались к детям трудящихся». Правда, при одном условии: если осуждённый родитель был в своё время членом профсоюза.

К началу войны в Приангарье был подготовлен к эксплуатации отрезок трассы Тайшет – Чуна. Но дальнейшее строительство было приостановлено. А в январе 1942 года по решению Государственного Комитета Обороны с БАМа сняли звенья пути и мостовые фермы для строительства железнодорожной линии Сталинград – Саратов – Сызрань – Ульяновск.

После победы БАМ вновь встал в повестку дня. В декабре 1945 года Наркомат путей сообщения представил в СНК СССР проект плана завершения его строительства. Прокладку железной дороги опять возложили на заключённых, перед которыми поставили задачу уже к 1951 году довести магистраль до Усть-Кута. Строительство велось одновременно на двух участках: Тайшет – Братск и Братск – Усть-Кут.

Со всей страны в Тайшет шли этапы заключённых. Только с февраля по май 1949 года Ангарлаг принял 18

этапов по тысяче заключённых в каждом. О том, в каких условиях приходилось работать строителям БАМа, можно узнать из сохранившихся письменных свидетельств: «Работать приходится страшно много. 12 часов смена плюс три часа ходьбы от зоны до работы и обратно. Очень плохо с питанием: баланда с соевой мукой, гнилая капуста и овсянка... умываемся без мыла...»; «Сейчас стоят сильные морозы. Достал старые катанки. До этого ходил в ботинках. Пиджака нет, носу телогрейку»; «Вчера наконец-то выдали ватные брюки. На ногах ботинки...».

Трудно переоценить всё проделанное на БАМе заключёнными. За период с 1947 по 1958 год они выполнили на его западном участке 24 миллиона кубометров земляных работ, уложили 840 километров главных и станционных путей, построили 55 станций и разъездов, 5 паровозных депо, 9 электростанций, 19 пунктов водоснабжения, возвели 90 тысяч квадратных метров жилой площади.

Автор: Александр Наумов © Восточно-Сибирская правда ИСТОРИЯ, 👁 4943 27.05.2009, 19:56 📄 285

URL: <https://babr24.com/?ADE=77988> Bytes: 4745 / 4647 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Александр
Наумов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)