

ОРГАНИЗАЦИЯ СНАБЖЕНИЯ И УСЛОВИЯ РАБОТЫ ПЕРВЫХ ИЗЫСКАТЕЛЕЙ БАМ (1932–1933 ГГ.)

© 2022

Солдатова О.Н.

Российский государственный архив в г. Самаре (г. Самара, Российская Федерация)

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы снабжения и условия работы первых изыскателей масштабной стройки Байкало-Амурской магистрали, к изысканию трассы которой приступили после решений Совнаркома СССР в 1932 г. На основе изучения документов, находящихся на хранении в Российском государственном архиве в г. Самаре, показаны проблемы, с которыми пришлось столкнуться изыскательским экспедициям в процессе выполнения работ. Непонимание особенностей работы полевых партий со стороны органов, занимающихся снабжением экспедиций, отсутствие достаточного количества кадров, скудное питание, недостаточное количество водного транспорта, лошадей и оленей, проводников серьезно усложняли выполнение работ в обозначенные сроки. По своему объему изыскания трассы БАМ превзошли все произведенные ранее изыскания в СССР. При наличии технических трудностей и отсутствии картографического материала, плохого снабжения продовольствием, снаряжением и оборудованием, одеждой и обувью, в условиях непроходимой тайги и горного рельефа, в сложных климатических условиях изыскатели смогли справиться с порученным им делом. Анализ архивных документов показал, что, несмотря на возникшие перед изыскателями трудности, к концу 1933 г. ими был представлен основной материал для проектирования трассы железной дороги от Тайшета до Советской Гавани.

Ключевые слова: Дальний Восток; Байкало-Амурская магистраль; архивные документы; изыскатели; базы снабжения; лагерные пункты; грузы; транспорт; олени; продовольствие; одежда; обувь; тайга; полевые работы; изыскательские партии; экспедиции; картографический материал; железнодорожное строительство.

THE ORGANIZATION OF SUPPLY AND WORKING CONDITIONS OF THE FIRST PROSPECTORS OF BAIKAL-AMUR MAINLINE (1932–1933)

© 2022

Soldatova O.N.

Russian State Archive in Samara (Samara, Russian Federation)

Abstract. The paper deals with the issues of supply and working conditions of the first prospectors of the large-scale construction of the Baikal-Amur Mainline, the survey of the route of which began after the decisions of the USSR Council of People's Commissars in 1932. On the basis of the study of the documents stored in the Russian State Archive in Samara, the author shows the problems that the survey expeditions had to face in the process of performing the work – misunderstanding of the specifics of field parties work on the part of the bodies involved in supplying expeditions, the lack of sufficient personnel, poor nutrition, insufficient water transport, horses and deer, guides seriously complicated the execution of the work in the designated time. In terms of its scope, the surveys of the Baikal-Amur Mainline route surpassed all the surveys previously carried out in the USSR. In the presence of technical difficulties and the absence of cartographic material, poor supply of food, equipment, clothing and footwear, in conditions of impassable taiga and mountainous terrain, difficult climatic conditions, the prospectors were able to cope with the task assigned to them. The analysis of archival documents showed that despite the difficulties encountered by the prospectors, by the end of 1933 they had presented the main material for the design of the railway route from Taishet to Sovetskaya Gavan.

Keywords: Far East; Baikal-Amur Mainline; archival documents; prospectors; supply bases; camp sites; cargo; transport; deer; food; clothing; shoes; taiga; field work; survey parties; expeditions; cartographic material; railway construction.

В условиях недостаточно стабильного мира, особенно в связи с определенными притязаниями США на мировое лидерство, мировая система нуждается в противовесах, которые может обеспечить Российская Федерация. России с этой целью необходимо развивать восточные районы, начиная в первую очередь с реализации планов модернизации железнодорожных путей. В этой связи изучение истории промышленного освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока в 1930-е годы становится весьма актуальным. История строительства Байкало-Амурской магистрали занимает здесь особое место.

Курс, взятый советской властью на ликвидацию отставания железнодорожного транспорта от разви-

тия остальных отраслей хозяйства и увеличение железнодорожных путей на 25–30 тыс. км, стал одной из важнейших задач 2-й пятилетки. Вопросы развития транспорта в промышленном освоении Восточной Сибири и Дальнего Востока играли особо важную роль, поэтому на XVII партконференции ВКП(б), проходившей в Москве в 1932 г., в первую очередь речь шла о создании второй широтной восточно-сибирской магистрали от Тайшета до Советской Гавани, которая обеспечила бы:

- социалистическую индустриализацию и реконструкцию Восточной Сибири и Дальневосточного края;
- освоение на базе индустриализации колоссальных энергетических, рудных и нерудных полезных

ископаемых и других естественных богатств этих территорий;

– кратчайшую связь Дальнего Востока, в частности Сахалина и Камчатки, с центром и другими районами СССР;

– развитие и реконструкцию единой транспортной сети и, прежде всего, максимальное развитие и использование водного транспорта, так как в обязательном порядке предусматривалась увязка железнодорожного строительства с судоходными частями Ленского, Байкальского и Амурского бассейнов;

– кратчайший выход к Тихому океану;

– обороноспособность восточных регионов СССР и безопасность связи с ними [1, с. 258–261].

13 апреля 1932 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», в котором Наркомату путей сообщения СССР предлагалось немедленно приступить к подготовке и производству работ по постройке Байкало-Амурской железной дороги (БАМ). К 1 августа 1932 г. на рассмотрение Совета Труда и Оборона НКПС должен был представить стройфинплан дороги со всеми исчерпывающими данными, а Наркомтруд – определить районы вербовки необходимой рабочей силы для этого строительства [2, л. 174].

25 апреля 1932 г. В.М. Молотов подписал новое постановление СНК СССР № 612 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», согласно которому НКПС был обязан немедленно приступить ко всем подготовительным работам по сооружению БАМ, снарядить для этих целей необходимое число изыскательских партий и обеспечить первоочередность переброски необходимых для строительства материалов и оборудования, продовольствия, специалистов и рабочей силы за счет других новостроек и эксплуатационной сети Наркомата путей сообщения. НКПС, Наркомтруд и ОГПУ в декадный срок должны были разработать план покрытия потребности данного строительства в рабочей силе и представить его в СНК СССР [3, л. 73–76].

Исследователями достаточно обстоятельно рассмотрена история возведения магистрали, обозначены этапы строительства, исследованы причины остановки строительства в годы Великой Отечественной войны, критическому анализу подвергнуты вопросы привлечения к строительству представителей различных слоев общества в качестве специалистов и рабочей силы [4, с. 101; 5–10].

Однако в освещении столь грандиозного по своим масштабам и срокам проекта сохранились определенные лакуны, требующие дополнительного изучения. Одной из таких сторон является организация изыскательских работ по прокладке направлений магистрали в начальный период в целом и условия работы и организация снабжения первых изыскателей БАМ в частности.

В данной статье автором предпринята попытка анализа причин слабой организации снабжения и тяжелых условий работы первых изыскателей БАМ.

Изыскания БАМ начались сразу же после выхода мартовского постановления Совнаркома силами особой Восточно-Сибирской экспедиции технических изысканий железных дорог (Востизжелдором) Тре-

ста технико-экономических изысканий железных дорог, организованной в срочном порядке приказом Главного управления железнодорожным строительством НКПС СССР (Главжелдорстрой) № 59с от 22 февраля 1932 г. [11, л. 9].

Экспедиции необходимо было определиться с пунктом примыкания БАМ к существующей Уссурийской железной дороге и с направлением трассы головного участка строящейся магистрали, учитывая при этом специфические потребности ГУЛАГа в части размещения рабочей силы, которую в основном предполагалось использовать на строительстве.

По плану, намеченному в том же приказе, экспедиция должна была быть организована в ударном порядке и снаряжаться вне очереди. Однако на практике потребовался целый ряд новых приказов начальника Главжелдорстроя, чтобы ускорить комплектование экспедиции личным составом. Стабильное финансирование фактически было налажено только в мае, а кадры для проведения полевых работ поступали в экспедицию еще и в августе, снабжение спецодеждой было произведено только на 25% от потребности [11, л. 9].

Полевые работы по изысканиям головного участка Уруша – Тахтамыгда – Тында были проведены в течение июня – ноября 1932 г. Они состояли из обследования участка предварительным трассированием, выбора вероятного направления линии путем экспертной оценки руководством Востизжелдора и окончательной проходки трассы в направлении от разъезда Тахтамыгда до зимовья Тында и устья р. Джелтулак. Предварительные изыскания на трассе осуществляли 4 полевых партии, и для окончательных изысканий была направлена дополнительная пятая партия [11, л. 9 об.]. Конец полевых работ по окончательным изысканиям совпал с началом зимы, и работы приходилось проводить при 50-градусных морозах. Ряду партий для того, чтобы достичь трассы, приходилось затрачивать время на передвижение из г. Свободного, где располагалось Управление строительства БАМ, до полутора месяцев (например, партии № 4 на хребте Дуссе-Алинь и партиям № 3 и № 24 на хребте Ям-Алинь). Часть партий была лишена какой бы то ни было связи с центральной конторой экспедиции [12, л. 9].

Большой трудностью технического порядка было отсутствие карт. Кроме карты 1:1000000, дающей возможность общей ориентировки экспедиции и назначения принципиальных вариантов, экспедиция располагала лишь маршрутом корпуса военных топографов прежних лет и весьма незначительными материалами геологических отчетов. Особенно остро сказывалось на изысканиях отсутствие картографического материала на хребте Дуссе-Алинь. Экспедиции не удалось установить направление рек Эхора и Эренгры ни наземными партиями, ни путем экспедиции аэрогеодезии, производившей по договору с Востизжелдором аэросъемку в целях пополнения картографического материала [12, л. 7–7 об.].

Все эти обстоятельства организационного порядка повлияли на темпы и качество полевых работ экспедиции в 1932 г. Только героические усилия изыскателей позволили в основном решить задачу, по-

ставленную руководством страны, в части разработанного генерального проекта БАМ.

В начале 1933 г. Управлением строительства БАМ были сформированы уже 2 изыскательские экспедиции: Восточно-Сибирская – для работы на головном участке и Тында-Зейская – для повторных рекогносцировочных изысканий по Южно-Гилуйскому варианту. Первая состояла из 5 изыскательских партий и 4 отдельных отрядов, влившихся после предварительной проходки в первые 5 партий; вторая – из 8 отрядов.

Восточно-Сибирская экспедиция, имея задание на продолжение изысканий, начала отправлять свои партии из Москвы на БАМ в феврале. Первыми уехали из Москвы партии по изысканиям водоснабжения на головном участке и изыскательские партии на Южный вариант хода от Сирика до Усть-Нимана. Они должны были успеть к 1 июля дать материал для сравнения с Северным Стойбинским вариантом.

Тында-Зейская экспедиция, организованная Управлением Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря (Бамлага), для изысканий по Южно-Гилуйскому варианту выехала в марте.

В целом, весной 1933 г. из Москвы и Ленинграда на БАМ выехали 34 изыскательских партии, объединенных в 8 полевых секторов; 7 гидроотрядов гидрометрического сектора; 6 буровых отрядов бурового сектора; 3 партии сектора водоснабжения; 6 отрядов сектора стока; отдельный топографический отряд; 2 звена аэросъемочной экспедиции; геологи Ленинградской экспедиции по изысканиям сырьевых баз, стройматериалов и инженерно-геологических работ; комплексная экспедиция АН СССР в составе 10 геологических и 10 мерзлотных партий и одной геоботанической. Кроме того, были отправлены: радиосектор, имевший в своем составе кадры и аппаратуру для 5 станционных установок и 15 передвижек; аэросектор, состоящий из 3 самолетов с соответствующим оборудованием и фотогруппа. Всего на изысканиях БАМ в 1933 г. работало 100 отдельных производственных единиц (партий, отрядов, звеньев), не считая вспомогательных служб. Это было в 3 раза больше, чем в 1932 г. Помимо этого, при Отделе изысканий БАМ были сформированы камеральный и производственно-технический сектора [13, с. 13].

В начале апреля большая часть экспедиций прибыла на станции Уссурийской железной дороги, откуда предполагалось зимним путем по рекам или по трактам и далее вьюками отправиться до ближайших опорных пунктов (Тында, Зeya, Нора, Чекунда). Восточные же партии предполагалось перекинуть водой по Амуру или океаном через Владивосток к своим опорным пунктам, а далее вьюком или на лодках.

Ко времени прибытия партий к месту дальнейшего их продвижения к трассе по трактам или зимней дорогой по рекам транспортные средства не были подготовленными в достаточном количестве. Таким образом, перебросить к опорным пунктам удалось только те партии, которые должны были приступить к работам в первую очередь. Остальные должны были дожидаться вскрытия рек и возможности ехать паромом по рекам Норе и Бурее. Из-за этого на ст. Бурее скопилось 3 изыскательских партии, 2 гидроотряда и топографический отряд, которые в течение 1,5 месяцев дожидались парохода до Чекунды.

Успешность работы полевых партий в 1932–1933 гг. целиком зависела от наличия необходимых предметов продовольствия, одежды и инструментов, так как изыскательские партии в тайге были изолированы от жилых мест в районе работ, связь с которыми осуществлялась путем регулярных рейсов своего транспорта на хозяйственную базу. Сама же партия в составе 30–40 человек постоянно находилась в тайге, и транспорт в этом случае играл важную роль. Если он был организован хорошо, партии работали без перебоев, в противном случае партиям приходилось сворачивать работу вплоть до выхода из тайги, во избежание голодовки.

В 1932 г. снабжение партий осуществлялась через центральную хозяйственную базу в г. Свободном, через районную – на ст. Б. Невер, базы отдельных партий – на линии железной дороги или шоссе на дороге и лагерь партии в тайге. Зимой 1932–1933 гг. Востизжелдор приступил к усилению и расширению сети этих баз, но с переходом экспедиции в ведение Строительного управления НКВД базы были частично упразднены, частично перешли в распоряжение лагерных пунктов и отделений Бамлага, сформированных строительством БАМ, откуда в дальнейшем изыскатели и могли получать все необходимое для работы. К весне 1933 г. схема снабжения партий выглядела следующим образом:

- Центральная база при Управлении Бамлага в г. Свободный;
- районные базы при отделениях Управления, лежащих вблизи трассы БАМ (Невер, Зeya, Норск, Чекунда и др.);
- промежуточные базы в лагерных пунктах отделений;
- базы отделений партий, так называемые «командировки» лагпунктов;
- лагеря партий в тайге.

Предполагалось, что до баз отдельных партий продовольствие будет подвезено средствами лагерных подразделений, а дальше уже партии своим транспортом доставят его в свой лагерь.

В действительности эта стройная система снабжения изыскателей была в корне нарушена. Опорные пункты, где партии должны были получить рабочих из заключенных, оборудование, вьючный транспорт и продовольствие, оказались не подготовленными для снабжения партий всем необходимым для продвижения их к месту работ. В лучшем случае продовольствие и необходимые предметы обихода изыскателей (сапоги, подметки и пр.) имелись в промежуточных базах, а в большинстве случаев – только склады районных баз (Норск, Чекунда) были более или менее обеспечены тем, что могло потребоваться при производстве изыскательских работ.

Изыскательские партии самостоятельно – вьючным транспортом на лошадях, оленях и в некоторые партиях на лодках – доставляли в лагерь все необходимое по намеченным и расчищенным самими изыскателями тропинкам. При средней дальности перевозки в 60–70 км на партию требовалось 15 лошадей или 60–70 оленей, которых, конечно же, партии не имели, так как нанять или купить их было очень сложно. В случаях перебоев со снабжением изыскатели должны были на своих плечах в самых мини-

мальных количествах тащить продовольствие с районных баз, так как остальное было уже не под силу. Так, в 1933 году у партии № 26, работавшей на участке Брянта – Нинни, 30 оленей было только в последний месяц, обычно же работало не более 10 из-за отсутствия или болезни, и грузы то одному, то другому отряду партии приходилось перебрасывать на людях.

Весной при переброске грузов лодочным транспортом на р. Дёп всплыли другие трудности: стремительная река несколько раз переворачивала лодки, и часть груза утонула.

Все это отдалило начало изыскательских работ от одного до двух месяцев, причем было упущено самое лучшее на Дальнем Востоке время работ – май и июнь. В июле здесь начинаются дожди, реки разливаются, мари наполняются водой, передвижение становится крайне затруднительным, а порой и невозможным, так как появляющиеся в это время мошкара, комары, мокрец, так называемый «гну́с», делают работников совершенно нетрудоспособными, если они недостаточно защищены накомарниками. Так, буровым отрядам № 3 и № 5, работавшим на реках Нора и Селемджа, для переброски продовольствия и оборудования потребовалось больше времени, чем на производство самих работ. Отряд № 3 на получение снаряжения и оборудования в г. Свободный и перевозку грузов к месту работы вместо предусмотренных 17 дней затратил 158, а отряд № 5 – 149 дней, так как буровое оборудование, следовавшее из Москвы для Отдела изысканий, без какой-либо необходимости было выгружено в Тахтамыгде и пролежало там около 5 недель, пока буровая экспедиция сама не принялась за розыск груза и не направила его по назначению на ст. Михайло-Чесноковская. Со станции оборудование своевременно не отправили к местам работ, несмотря на категорическое приказание командования. В результате тяжелое и громоздкое оборудование изыскателям пришлось за сотни километров вывозить на автомашинах и лошадях по зимнему пути, после того как оно много декад пролежало на берегу [14, л. 8–9].

Основной причиной простоя являлось то, что некоторые отделы Управления строительством, имевшие задание обеспечить изыскания оборудованием, снаряжением, транспортом и продовольствием, не представляли себе отчетливо техники изыскательского дела, специфических условий работы изыскательских партий и отрядов в условиях Дальневосточного края, а главное, не учитывали значения изысканий в деле осуществления строительства магистральной.

Из-за отсутствия предварительной заброски продовольствия повторные изыскания партии № 26 на участке р. Тунгала – р. Нинни были начаты 3 октября, вместо 1 сентября. Продовольствие было очень однообразным: хлеб, пшено, селедка, растительное масло. Консервов и животного масла было очень мало. Консервов по 5–6 банок на человека, а животного масла – по 0,5–1 кг на человека на весь сезон. Овощей не было совсем. Отсюда частые недоедания, а иногда настоящая голодовка в течение нескольких дней. Хроническое недоедание смягчали лишь хорошие условия охоты. Несколько раз ставился во-

прос о прекращении работ и выходе партии на перевалочную базу «Огорон», и только поступление незначительного количества продовольствия дало возможность продолжать работу. Соединение и взаимная увязка изыскательских ходов партий № 26 и № 22 делалась в условиях почти полного отсутствия продовольствия, причем отряд № 26 вынужден был уйти на основную базу партии на р. Тунгала в 20 км выше места перехода, где вовремя подвезенные 100 кг муки дали возможность продержаться после нескольких дней простоя. После получения более солидного количества продовольствия партия отправилась доделывать работу за 40 км.

Полной продовольственной нормы фактически ни разу не было. Ресурсы Норского лагерного пункта Бамлага были весьма ограничены, а подкрепление с базы из Свободного шло туго. Вместе с партиями АН СССР и гидроотрядами на участке Нинни – Ниман в течение всего периода работ в тайге необходимо было прокормить около 300 человек, для чего туда следовало забросить около 100 тонн продовольствия и фуража, а вместе с оборудованием и снаряжением партий – 180 тонн. И все это при отсутствии дорог, сначала водою, потом вьюком. При этом в распоряжении Норского лагпункта было всего 3–4 катера, постоянно ломавшихся и имевших осадку 0,6–0,8 м, что затрудняло их пользование в мелководье. Только когда стало ясно, что повторные изыскания будут производиться по Норскому направлению, удалось достигнуть договоренности с начальником Норского лагпункта Моисеевым о начале заброски продовольствия в основные базы сектора в устье р. Меун, с. Февральское и Усть-Быссу.

Полное отсутствие каких-либо путей сообщения, если не считать встречающихся изредка охотничьих и звериных троп, делало передвижение при изысканиях чрезвычайно затруднительным. Преимущественно при этих условиях можно было передвигаться вьюком, для этих целей предполагалось обеспечить изыскательские партии лошадьми или оленями.

В зависимости от наличия кормов на месте и возможности заброски овса для лошадей, на партию, сообразуясь с ее составом, полагалось 30–50 оленей или 20–30 лошадей. Фактически, в лучшем случае, партии имели 10–15 оленей или 5–10 лошадей (рис. 1).

Падеж лошадей и оленей был большой. Лошади в большинстве были истощенные, малосильные, степные, необъезженные, завоз фуража для лошадей оставался весьма затруднительным. Большим злом было отсутствие ветеринарной помощи и даже самых элементарных медикаментов. Уход за лошадьми осложнялся отсутствием опытных конюхов. Вьючная транспортировка сильно осложнялась наличием марей, топких болот, долин водостоков, густых буреломов на водоразделах. Вьючное снаряжение обычно имелось не специальное, а примитивное, в виде кавалерийских и казацких ездовых седел, причем в некоторых случаях и такие приспособления отсутствовали. Олений транспорт был очень скромным, при этом олени чаще всего были мелкие, слабосильные, болевающие от многих трудно устранимых причин. Так, партией № 5, работавшей на участке р. Брянта – р. Сирик, в мае было получено с базы в пос. Дамбуки 30 вьючных оленей, которые за месяц, выполняя ос-

новные работы по внутреннему и внешнему транспорту, сильно устали и были заменены на новую партию в 48 голов, полученных из с. Бомнак, но оказалось, что только 40 из них годны под вьюк, а остальные больны. Возраст оленей этой партии был от 2 до 3 лет, поэтому полного вьюка в 32 кг на них класть было нельзя. Из-за сильной жары летом, мошки, развившейся болезни «морец» и таежного пожара, произошедшего 3–4 июля, в который попали 30 оленей и 17 из них обожгли копыта, оленей пришлось сменить на новую партию, состоящую из 44 голов с 4 проводниками-орочами. Они и осуществляли необходимые перевозки до конца полевых работ. С наступлением морозов качество троп значительно ухудшилось, топкие места покрылись коркой льда, и в местах распространения наледи вьючная транспортировка была затруднительна [16, л. 9–10 об.].

Основным видом водного транспорта по таежным горным рекам и речкам стали самодельные долбленные челноки (оморочи/оморочки) вместимостью 0,5–0,7 тонны. Таких лодок, курсировавших между Норском и базами, были десятки (рис. 2). Остро ощущался недостаток в оморочниках, так как управление неустойчивыми, верткими лодками на быстрых мелких перекатах требовало большой ловкости, опыта и сноровки. Передвижение на них было связано с большим риском. Нередко бывали случаи, когда оморочи переворачивались и груз тонул [17, л. 9–9 об.]. И только случайностью можно объяснить тот факт, что все прошло без больших потерь и несчастий с людьми.

Исследуемый район линии представлял собой местность дикую, таежную, в хозяйственном отношении не освоенную. Населенных пунктов, кроме начального (Тында) и конечного (Ольдой), которые имели несколько жилых домов, не было. В полосе трассируемой линии проживало только несколько семей племени орочи, которые занимались оленеводством и вели кочевой образ жизни, поэтому набор рабочей силы из местного населения был невозможен. Его изыскатели использовали только в качестве проводников.

Изыскательские партии постоянно испытывали недостаток в рабочей силе, из-за этого сроки начала работ также затягивались. Партия № 5, приступившая к работе 21 мая, в своем составе имела всего трех человек технического персонала и 9 рабочих. Второй раз рабочие прибыли в партию только 28 мая, в количестве 12 человек, при этом почти 30% из них пришлось отправить обратно из-за непригодности. Почти до 15 сентября в партии имелось всего 15–16 человек вместе с обслуживающим составом, которые и несли всю тяжесть главной работы [16, л. 9 об.].

Работа полевых партий осуществлялась в тяжелых климатических условиях. Средняя температура воздуха трех самых теплых летних месяцев не превышала +15...+16°C. Суровому характеру северной природы соответствовал и сложный рельеф – горные отроги Яблонового хребта. Весь район прохождения линии, за небольшим исключением, был покрыт лесом.

Вопрос с обмундированием как рабочих, так и технического персонала стоял очень остро: не было достаточного количества белья, особенно остро чувствовался недостаток сапог и крепких костюмов. Снабжение спецодеждой обеспечивало только 25% от потребности.

Костюмы, полученные в начале сезона, быстро рвались. Одежда настолько истрепалась, что многие сотрудники партий были одеты буквально в лохмотьях. «Некоторые искусные обладатели таких костюмов доходили до того в их латании, что у них был не костюм, а сплошные латки из крапивных мешков. Вид очень забавный, что для неискушенных в футуризме обитателей тайги представляло забавное зрелище» [17, л. 40].

Подержанные сапоги не первого срока службы были совершенно непригодного качества. Резиновая подошва обычно на третий день отваливалась, а кожаный верх быстро истирался, но и их хватало не на всех. В каждой партии 2–3 сапожника ночами по возможности подправляли сапоги.

Плохо обстояло дело и с зимним обмундированием. Так, в партии № 25 первое время работе мешали частые дожди, впоследствии морозы, доходящие до –20°C, со снегопадом. Из-за отсутствия теплой обуви появились случаи обмороживания пальцев на ногах, и партии пришлось перейти на работу одним отрядом, отослав часть персонала в г. Свободный с материалами на камеральную проверку. В партии № 26 все было наоборот. Весной партия была снабжена зимней спецодеждой, так что летом рабочие изнывали от жары в ватных шароварах и гимнастерках, при этом одежда изнашивалась уже к июню и люди остались в одном белье. К зиме, осенью, они получили летнюю одежду, и партия ходила в поршнях – обуви из кожаных лоскутов, по форме сходной с лаптями, голенищах и галошах, так как сапоги на резиновой подошве изнашивались очень быстро. Некоторым рабочим и сотрудникам в 30-градусные морозы приходилось работать в сапогах [18, л. 10 об.–11].

Массовые простои чрезвычайно болезненно отразились на работах, повлекли за собой окончание их со значительным опозданием и излишней поспешностью, как во время полевых, так и камеральных работ.

Недооценка организационных трудностей привела к тому, что изыскания дали недостаточно полные материалы, так как изыскательским партиям приходилось самим производить сложнейшую организацию заброски продовольствия и других грузов и тем самым ослаблялась основная техническая работа.

Но, несмотря на чрезвычайно тяжелые условия, недостаток продовольствия, весьма плохо налаженный транспорт, который в тайге играл решающую роль при всяких работах, изыскательские партии в основном выполнили задание, дали технически полноценный материал, разрешили задачу выбора общего направления БАМ и технические условия его сооружения. Как и планировалось, в 1933 году окончательные изыскания на участке Тахтамыгда – Тында были завершены. К концу 1933 года генеральное направление трассы БАМ с опорными пунктами Тайшет – север Байкала – Тындинский – Ургал – Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань было определено, и в этом же году начато строительство железнодорожной ветки от ст. Бам до пос. Тындинский (позднее – Малый БАМ) Забайкальской железной дороги. Общее собрание инженерно-технических работников БАМ ОГПУ от 25–28 декабря 1933 г. и 4 января 1934 г. в своей резолюции констатировало, что по своему объему изыскания трассы БАМ превзошли все произведенные ранее изыскания в СССР [19, л. 42].



Рисунок 1 – Олений транспорт 33-й партии. 1933 г. [15, л. 31 об.]



Рисунок 2 – Оморочки на р. Горин. 1933 г. [15, л. 46]

Отработка же организации снабжения изыскательских партий продолжалась в течение 10 лет, и изыскателям в крайне сложных условиях сурового климата, сложного рельефа местности и бездорожья приходилось работать при недостаточном снабжении транспортом и оборудованием, продовольствием и спецодеждой. В 1942 г. работы по строительству БАМа были приостановлены в связи с начавшейся Великой Отечественной войной, а уложенные пути и изыскатели перенаправлены под Сталинград на изыскания и строительство прифронтовой дороги Сталинград – Саратов, которое осуществлялось в не менее трудных военных условиях.

Список литературы:

1. XVII конференция Всесоюзной коммунистической партии (б). Стенографический отчет. М.: Партийное издательство, 1932. 396 с.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 67.
3. ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 464.
4. Сигалов М.Р., Ламин В.А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука, 1988. 130 с.
5. БАМ – дорога нашей судьбы: вчера и сегодня: в 3 ч. Ч. 1: Северобайкальский регион Восточно-Сибирской железной дороги / авт.-сост. А.И. Белозеров. Новосибирск: Изд-во Сибирского гос. ун-та путей сообщения, 2012. 507 с.
6. БАМ – дорога нашей судьбы: вчера и сегодня: в 3 ч. Ч. 2: Тындинский регион Дальневосточной желез-

- ной дороги / авт.-сост. А.И. Белозеров. Новосибирск: Изд-во Сибирского гос. ун-та путей сообщения, 2012. 575 с.
7. БАМ – дорога нашей судьбы: вчера и сегодня: в 3 ч. Ч. 3: Комсомольский регион Дальневосточной железной дороги / авт.-сост. А.И. Белозеров. Новосибирск: Изд-во Сибирского гос. ун-та путей сообщения, 2012. 671 с.
8. Андреева Т.С. БАМ: путь из прошлого в будущее. М.: РЖД, 2014. 244 с.
9. Козловский Е.А. БАМ: как все начиналось [Электронный ресурс] // Промышленные ведомости: экспертная общероссийская газета. 2002. № 9–10 (45–46). https://www.promved.ru/ju_200205.shtml.
10. Солдатова О.Н. Советский БАМ: проблемы проектно-изыскательских работ на начальном этапе строительства. 1932 г. // Всеобщая история. 2016. № 2. С. 3–14.
11. Российский государственный архив в г. Самаре (РГА в г. Самаре). Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 326.
12. РГА в г. Самаре. Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 1241.
13. Солдатова О.Н. Расширение проектно-изыскательских работ на основных участках Байкало-Амурской магистрали организациями НКПС и экспедициями АН СССР. 1933–1936 гг. // Всеобщая история. 2017. № 1. С. 11–31.
14. РГА в г. Самаре. Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 1261.
15. РГА в г. Самаре. Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 1268.
16. РГА в г. Самаре. Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 1255.
17. РГА в г. Самаре. Ф. Р-571. Оп. 1–4. Д. 1256.
18. РГА в г. Самаре. Ф. Р-232. Оп. 8–4. Д. 110.
19. РГА в г. Самаре. Ф. Р-232. Оп. 8–4. Д. 114.

Информация об авторе(-ах):	Information about the author(-s):
<p>Солдатова Ольга Николаевна, доктор исторических наук, заместитель директора; Российский государственный архив в г. Самаре (г. Самара, Российская Федерация). E-mail: soldatova-rga@mail.ru.</p>	<p>Soldatova Olga Nikolaevna, doctor of historical sciences, deputy director; Russian State Archive in Samara (Samara, Russian Federation). E-mail: soldatova-rga@mail.ru.</p>

Для цитирования:

Солдатова О.Н. Организация снабжения и условия работы первых изыскателей БАМ (1932–1933 гг.) // Самарский научный вестник. 2022. Т. 11, № 3. С. 197–203. DOI: 10.55355/snv2022113210.