

## ИСТОРИЯ

УДК 94(571.54)

Н.С. Байкалов

### «ЗАПОВЕДНИК СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ»: ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПОВСЕДНЕВНОСТЬ В НАРРАТИВНОЙ ПАМЯТИ СТРОИТЕЛЕЙ БАМА

*Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ и Правительства Республики Бурятия  
в рамках научного проекта №18-49-030010 p\_a.*

Рассмотрены особенности производственной повседневности строителей БАМа в позднесоветский период, реконструированные по воспоминаниям участников и современников всесоюзной стройки. Определены представленные в рассказах информантов ключевые сюжеты нарративной памяти о БАМе. Описаны система отбора рабочих на строительство, проблемы создания трудовых коллективов, социально-бытовые условия поселений и иные факторы, формировавшие подчиненный производству жизненный уклад бамовских сообществ.

**Ключевые слова:** поздний социализм; район нового освоения; транспортное строительство; производственная повседневность; устная история; нарративная память.

Повседневная история сибирских строек периода развитого социализма не получила достаточной разработки в современных исторических исследованиях. В советское время она рассматривалась преимущественно в рамках изучения вопросов социально-бытового обслуживания рабочего класса. В последние десятилетия наметилась тенденция оформления данной проблематики в самостоятельное направление, вышла серия работ о повседневности рабочих новых индустриальных городов Тюменского нефтегазового комплекса, Ангаро-Енисейского ТПК, национальных автономий Сибири. Данная статья посвящена исследованию производственной повседневности одного из последних масштабных проектов Советского государства – Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ).

Под производственной повседневностью исследователи понимают события и процессы, которые изо дня в день повторяются в действиях работающих, а также связанные с ними формы поведения [1. С. 5]. В своих описаниях они обычно уделяют внимание особенностям организации трудового процесса, производственному быту и соблюдению санитарно-гигиенических норм, дисциплине на рабочем месте, социально-психологической обстановке в коллективе и прочим условиям труда [2, 3]. В то же время изучение производственной повседневности подразумевает не только историю трудовой деятельности в документально-статистическом измерении, но и описание сохранившихся в биографической памяти индивидов образов, представлений, взглядов. Поэтому предметом данной работы выступают структуры трудовой повседневности строителей БАМа, реконструируемые, прежде всего, на основе воспоминаний участников и современников грандиозной сибирской стройки.

Основным методом сбора информации стало биографическое интервьюирование бывших строителей, членов их семей, а также проживавших в районах БАМа лиц, непосредственно не связанных со строительством. Сбор устных историй осуществлялся в ходе полевых работ в городах и поселках Западного участка БАМа в течение более чем десяти лет, начи-

ная с 2005 г. Наряду с «голосами эпохи» к анализу привлекались архивные документы, прежде всего, кадровые отчеты строительных предприятий, протоколы сессий районных и поселковых советских и партийных органов, местная публицистика, источники личного происхождения.

В качестве теоретической основы изучения повседневной истории использовались распространенные в современных социально-антропологических исследованиях подходы. При анализе устных источников применялась концепция нарративной памяти (Дж. Робинсон, Л. Тейлор, Д. Макадамс), согласно которой среди множества биографических эпизодов рассказчик отбирает «тематически и темпорально упорядоченные выдающиеся переживания», составляющие его идентичность. При этом автобиографическая память содержит широкий диапазон личной информации и опыта, часто неактуализируемый в ходе интервью [4, 5].

В объяснении дискурсивных практик описания советской повседневности строителей БАМа автор опирался на теорию «перформативного сдвига» А. Юрчака, центральный тезис которой состоит в том, что констатирующий смысл высказываний идеологического дискурса в период позднего социализма уступил место перформативному. В это время идеологический дискурс Советского государства переживал стандартизацию и застывание формы, а на уровне содержания перестал интерпретироваться буквально. Этот процесс протекал не только в авторитетном языке, но и в визуальных образах, ритуалах, формальных структурах повседневной жизни. По мнению А. Юрчака, перформативный сдвиг обеспечил возможность для возникновения в советской повседневности огромного числа новых смыслов, способов существования, видов субъектности, форм социальности и типов отношений, приведших в конечном счете к перестройке и распаду СССР [6. С. 54–77].

Разделение повседневности на «производственную» (отношения, возникающие на рабочем месте) и «бытовую» (сфера личной жизни, семья, дом, дети, досуг, дружба) имеет давние традиции в новейшей

историографии. Однако, как справедливо замечают исследователи, в районах нового освоения, к которым относятся поселения в зоне БАМа, сложно выделить в пространстве и времени производственную и непроизводственную сферы жизни [7. С. 60]. Строительство БАМа представляло не только прокладку дороги, но и сооружение постоянных и временных поселков строителей и железнодорожников, устройство инфраструктурных объектов и пр. Возведение жилья, школ, больниц, клубов, спортзалов часто осуществлялось в свободное от основной работы время, по инициативе общественных организаций и частных лиц. Весь досуг и быт бамовцев был подчинен большой стройке. Поэтому в работе рассматриваются не только различные аспекты производственной повседневности, но и жилищно-бытовые условия, торговое обслуживание и другие сферы жизнедеятельности строителей.

Строительство БАМа, начатое еще в годы сталинских пятилеток, наиболее интенсивно осуществлялось в 1970-е – 1980-е гг. «Стройка века», как ее называла советская печать, была призвана решить несколько задач: сокращение железнодорожного сообщения между западными и восточными регионами страны, разгрузка Транссиба, вовлечение в освоение малообжитых территорий северных районов Сибири и Дальнего Востока, а также преодоление идеологического застоя и оживление социально-политической системы Советского государства. В этом смысле БАМ выступал для позднесоветского поколения не столько индустриальным, сколько идеологическим проектом.

Производственные коллективы строителей складывались в сложных условиях района нового освоения, к которым следует отнести низкую плотность населения, отдаленность и неразвитость транспортной системы, природно-климатические условия, приравненные к районам Крайнего Севера и т.д. Для оперативного управления строительством в системе Минтрансстроя СССР в 1974 г. было создано Главное управление – ГлавБАМстрой, при Министерстве путей сообщения – Дирекция строительства БАМ с группами заказчиков на каждом участке магистрали. В ведомстве ГлавБАМстроя организовывались специализированные тресты и управления. Прокладка железной дороги, возведение объектов производственной и социальной инфраструктуры, временных поселков строителей возлагались на строительномонтажные поезда (СМП) трестов «Ангарстрой», «ЛенаБАМстрой», «Нижнеангарсктрансстрой», «БАМстройпуть». Отсыпкой земельного полотна под магистраль и прокладкой автомобильных дорог занимались механизированные колонны (МК) трестов «ЗапБАМстроймеханизация», «БАМстроймеханизация». Прокладывание тоннелей осуществлялось тоннельными отрядами управления строительства «БАМтоннельстрой», подчиненного Главтоннельмостострою СССР. Для сооружения мостов были созданы тресты Главмостостроя Мостострой-8, Мостострой-9 и Мостострой-10. Буровзрывные работы поручались специализированным управлениям треста «БАМтрансвзрывпром», монтаж опор ЛЭП-220 – подразделениям треста «Востоксибэлектросетьстрой» и т.д.

Сооружением железнодорожных станций и эксплуатационных поселков занимались шефские организации, сформированные в 13 союзных республиках и 22 автономных административных единицах РСФСР, включая Москву и Ленинград [8. С. 49]. Такие организации сами обеспечивали стройку необходимыми строительными материалами и рабочей силой. В результате возникли строительные организации с необычными названиями, например, «ЛитваБАМстрой», «АрменияБАМстрой», «КазахБАМстрой», «ЛенинградБАМстрой» и пр.

На строительстве использовались различные формы обеспечения предприятий рабочими: набор работников самим предприятием; перевод с других организаций истроек; общественные призывы; распределение и трудоустройство выпускников учебных заведений и т.д. При этом, судя по кадровым отчетам предприятий, наиболее распространенной формой был местный наем самостоятельно прибывшего на стройку населения. Его доля по тресту «Нижнеангарсктрансстрой» в среднем составила 64,3%, по УС «БАМтоннельстрой» – 66,3, по тресту «ЗапБАМстроймеханизация» – 65,1% и т.д. [9. Л. 13].

До середины 1980-х гг. важную роль в комплектовании строительных организаций играли общественные призывы, которые осуществлялись путем создания комсомольских отрядов. Всего за рассматриваемый период на ударную комсомольскую стройку было направлено четыре всесоюзных и 29 республиканских, краевых и областных комсомольских отрядов, насчитывавших 43,7 тыс. человек [8. С. 11].

Призыв проводился различными способами в разных регионах. Наиболее распространенной была ситуация, когда путевки на «стройку века» выдавались обкомами ВЛКСМ на основании решений и характеристик общих собраний первичных комсомольских организаций предприятий. В крупных городах было принято направлять желающих строить БАМ добровольцев на двух- или трехмесячную стажировку на местные стройки или предприятия. При успешном прохождении «испытательного срока» кандидаты получали заветную путевку [10. С. 52–54].

Требования, предъявляемые к желающим попасть в отряд, были достаточно строгими. Комсомольские штабы учитывали наличие строительных специальностей, хорошую физическую подготовку, отсутствие фактов нарушения трудовой дисциплины, отсутствие судимости. *Ну, во-первых, критерии были какие: не семейный, первый был критерий, потому что мы ехали в палатки же сюда. Второе, специалисты – это плотники, лесорубы, строители. Естественно, чтобы у них был опыт какой-то работы. Поехали в основном от заводов, практически нам не село дало людей, а город. В основном же производственники пошли, поэтому приходилось выбирать по характеристикам...* (М., 60 лет, бывший комиссар комсомольского отряда)<sup>1</sup>.

В то же время руководство опасалось отправлять на БАМ молодых людей «без присмотра» старших, как правило, более опытных строителей, состоящих в коммунистической партии. *Вот партия, она как бы понимала, что едут туда молодые комсомольцы. Не*

которых мы учили, как лопату держать, как строить, как копать, как «Дружбу» (бензопилу. – Н.Б.) заводить... И вот в партии было негласное постановление, что на БАМ как бы инструкторами отпирать более взрослых коммунистов, чтобы работать уметь, и бульдозеристом был, и шофером, и трактористом, со всеми делами знаком... таких многопрофильных специалистов... (М., 65 лет, бульдозерист).

Представители послевоенного поколения, которым отводилась роль наставников, казались партийным функционерам более закаленными, а значит, способными обучить молодежь практикам выживания в экстремальных условиях тайги и вечной мерзлоты. Молодые строители оказывались под контролем старших товарищей, следивших за их трудовой дисциплиной, поведением, мыслями и переживаниями.

Единственное, кого мы выгоняли, того, кто нарушал дисциплину... У нас двухсотлитровая бочка была, к которой мы приварили трубу, наделали дырок штук двадцать и использовали вместо умывальников. На 7 ноября ребята украли у нас эту бочку и бражку там замутили. Сухой закон же был тогда, на БАМе вообще всех рубили. Нашли эту бочку, я вылил эту бражку на землю. Столько было слез, выгоняли их (из отряда. – Н.Б.), а люди не уходили, просились обратно, за них, там, рекомендации давали... (М., 60 лет, комиссар комсомольского отряда).

К отбору таких наставников предъявлялись более строгие требования, чем к молодым строителям. Предпочтение отдавалось активным и ответственным мужчинам с соответствовавшей советским канонам трудовой биографией. К ее основным атрибутам относились рабочий стаж (часто на заводе), служба в армии, наличие семьи, партийность, опыт организаторской работы.

Несмотря на строгие требования и многоступенчатую процедуру отбора строителей, уже в первые годы желающих попасть на БАМ было больше, чем стройка могла принять. Комсомольским штабам приходилось вводить дополнительные ограничения при выдаче путевок женщинам, а также лицам с высшим образованием. В архивах райкомов и обкомов ВЛКСМ в больших количествах сохранились письма комсомольцев на БАМ. В одном из таких писем читаем: «Со дня окончания школы мечтаю о своей комсомольской стройке. После окончания института... уже второй год прошусь у нас и в горкоме, и в обкоме, но слышу “железный” ответ: с высшим образованием не берут на комсомольские стройки! А как же мечта!.. Неужели вернуть диплом – а я ведь так хочу... убедиться, что и я могу быть такой, как наши ребята и девушки» [11. Л. 12]. На подобные просьбы готовились типовые ответы: «У нас в поселке нет применения женскому труду, нам нужна мужская физическая сила», «По специальности вашего профиля вакантных мест пока нет» и т.п.

Государство стремилось не допустить миграции на БАМ рабочих из малозаселенных и труднедостающих регионов страны, прежде всего из Сибири и Дальнего Востока. Жители прилегающих к зоне строительства районов, для которых стройка представля-

лась «территорией успеха», где можно хорошо зарабатывать, сделать карьеру, создать семью, прославиться, с обидой вспоминают о данных ограничениях. Существовал негласный запрет набирать рабочих из Бурятии, поэтому выпускники местных вузов шли в непромышленный сектор. Высокооплачиваемые должности занимали выходцы с Украины (Донбасс), Восточного Казахстана (рудники Джамбула), так как при строительстве тоннелей ценились шахтеры (М., 50 лет, учитель).

На БАМе сформировалась своя иерархия престижных и непрестижных профессий и специальностей. Именитыми считались тоннельщики и мостостроители; в меньшем почете были работники строительно-монтажных подразделений, занятые на сооружении непромышленных объектов, и механизаторы; к самым непопулярным относились вакансии в сфере обслуживания, воспитатели, учителя, врачи, культработники и др. Разница между названными группами выражалась главным образом в заработках, льготах, доступе к более качественному и благоустроенному жилью, детсадам, спортзалам, клубам. Тоннельщики всегда были белой костью, то есть они всю жизнь были на голову выше... У них было намного лучше всегда снабжение... Им намного больше денег отпускалось на соцкультбыт, чем, вот, нашим поселкам. Они могли себе позволить построить бетонные дороги в поселках... У нас мы асфальта еле добились... Конечно, им все завидовали: шестичасовой рабочий день, получали они в два раза больше, чем остальные, больше было морального превосходства (М., 60 лет, бывший комиссар комсомольского отряда).

Важную роль по шкале престижности играли советские СМИ. Наиболее заметными и наглядными выглядели результаты работы укладчиков пути, которых чаще других выбирали героями своих репортажей журналисты. Все ревновали к монтерам пути, которые снимают самые сливки славы. На подходе к Куанде, где проходила укладка золотого звена, кто-то вывесил обращенный к Александру Бондарю плакат: «Ты перегон проходишь в месяц, а нам на это нужен год, не думай, что твои путейцы достойнее, чем наш народ!» (М., 65 лет, журналист).

Заметно отличались условия труда и быта рабочих в зависимости от времени прибытия на БАМе. В воспоминаниях строителей выделяются три группы: «старые» бамовцы (первостроители); «новые» бамовцы, прибывшие в разгар стройки; лица, приехавшие после 1984 г., когда произошло соединение западной и восточной веток дороги (так называемая укладка золотого звена).

Старые бамовцы начинали устраивать свою жизнь в районах будущего БАМа с палаток и вагончиков. В первые годы высококвалифицированным специалистам, доля которых по разным подразделениям составляла от 15 до 35% [12. Л. 10], приходилось работать не по профилю. Именно они «забрасывались вертолетами» в тайгу, прорубали первые просеки под дороги, возводили временные поселки для рабочих. В результате находящиеся на стройке с 1974 г. тоннелестроители приступали к своей основной деятельности – проходке тоннелей – только с 1978–1979 гг.

Поскольку главной задачей начального этапа строительства была отсыпка земельного полотна под будущие автомобильные пути, главными профессиями, обеспечивавшими выполнение плана и всех сверхплановых обязательств, были бульдозеристы, экскаваторщики и водители самосвалов. Работа была организована вахтовым способом. Вдоль намеченной трассы, разделенной на участки и распределенной по бригадам, размещались жилые вагончики, из которых формировались пункты временного базирования строителей. Однако из-за нежелания и (или) невозможности каждый раз возвращаться к вагончику от пройденного за день расстояния водители предпочитали ночевать прямо на участке в своих машинах. *Спали-то когда как, если работаешь смену часов четырнадцать, километра два прокорчуешься (прорубишь просеку. – Н.Б.), куда, какой вагончик идти опять назад! В бульдозере прямо и спишь, дорогу сделаешь, чтоб соляр подвозили... У меня там фанера была большая, возил сзади за кабиной, расстелешь на сиденья, фуфайку под голову и задремал* (М., 65 лет, бульдозерист).

На многих строительных участках рабочие жили изолированно на протяжении длительного времени. В протоколах партийных пленумов и сессий советов народных депутатов районов строительства часто присутствуют сообщения о подобных случаях. Например, в 1975 г. в местностях Гаинда и Янчуй (Северо-Байкальский район Буряткой АССР) рабочие в течение двух-трех месяцев не мылись, не получали сменного белья, почты и т.д. [13. Л. 5].

Условия труда первопроходцев были чрезвычайно тяжелыми. В официальном образе БАМа получила реализацию модель постсталинского прометеизма, согласно которой строительство в районе нового освоения рассматривалось как покорение враждебной природы [14]. Рабочие «отвоевывали у тайги» каждый километр пути, высушивали болота, пробивались сквозь скалы, наводили мосты через горные реки и т.д.

Милитаризация бамовского дискурса прослеживается также по биографическим нарративам, где повседневный труд часто сравнивается с тяготами военного времени. *Делали отводные каналы под дренаж. Вокруг все парит, стекло обмерзает. Вылезешь очищать, поскользнешься, раз и по пояс мокрый. А на улице пятьдесят градусов мороза... Залазишь опять в кабину, раздеваешься догола и голый работаешь. Натурально, пока на моторе одежда не высохнет.... Где-то по гусеницы вода поднималась, бурлит, парит... как на войне* (М., 65 лет, бульдозерист).

Сама стройка БАМа именовалась ударной. В организации производства использовалась система комсомольских отрядов, строителей именовали бойцами, а руководителей – командирами и комиссарами. Трудовые достижения рабочих часто назывались в СМИ завоеваниями, сравнивались с подвигами времен Октябрьской революции, Гражданской или Великой Отечественной войн, празднованию годовщин которых посвящалась каждая трудовая веха.

Производственные задачи уподоблялись воинским приказам, обсуждение или невыполнение которых было равносильно предательству. *Мой супруг возил*

*солярку, работал по двадцать четыре часа в сутки, ну, может, в перерывах спал. Дороги непроходимые были. Вот от Кичеры до Нижнеангарска столько было смертей, эти сопки проезжали, машина стоит вертикально почти. Надо объект сдавать, значит, надо, знали, что нужно пробиться, что нужно проехать, что нужно доставить на участок. Это не пафосные слова, что вот пишут про них «герои», это действительно были героические люди* (Ж., 50 лет, работник культуры).

Военные мотивы в публичном бамовском дискурсе опирались на историческую память, нередко обращаясь к сюжетам героического военного прошлого. Например, в 1975 г. появление первого поезда в Тынде был приурочено к празднованию Дня Победы: «Рельсы, как говорили в то время, “положили на место”. Дело в том, что паровозный гудок еще до войны Тында уже слышала. Но в период героической защиты Сталинграда рельсы на участке Бамовская – Тында по распоряжению Наркомата обороны были демонтированы, перевезены под Сталинград и из них была смонтирована знаменитая Волжская рокада. Бамовцы думали так: “Фашисты помешали строить БАМ. Мы все исправили, положили рельсы на место”» [10. С. 152]. Подобные фрагменты примечательны тем, что в них прослеживается попытка увязать настоящее с прошлым, показать, что строители БАМа продолжают подвиги своих отцов и дедов, защищавших родину от захватчиков, восстанавливают историческую справедливость, что их дело тоже призвано защитить страну от врагов.

Стройка постоянно испытывала перебои в снабжении, на что обращали внимание местные журналисты: «Нередко ремонтировали тракторы при минус пятидесяти градусах. После такой работы засыпали так крепко, что волосы вмораживались в промерзшие стены. Проснувшись и убедившись, что продукты и горячее на исходе, шли заготавливать дрова, в обмен на которые совхоз поддерживал работоспособность участка...» [15. С. 22–23].

Строителям приходилось сталкиваться с бюрократизмом и формализмом чиновников, что часто находило отражение в воспоминаниях и письмах: «Строили дорогу от нашего поезда три мужские бригады и одна бригада девочек... Уже сам бригадир, Инка Гусева, не дождавшись, когда же им на трассу начальник участка привезет теплые полушубки, валенки и продукты... вылетела на попутном вертолете из Уояна в Улюнхан, и ты думаешь, ей выдали? Наш бухгалтер объяснил, что им еще не положены полушубки, валенки потому, что им по трассе осталось продвигаться вперед еще... на два километра, вот тогда они будут в нашем районе, Северо-Байкальском, а это район, приравненный к Крайнему Северу, вот тогда прилетай и получишь на всю бригаду ...» [16. С. 172–177].

Отчеты строительных предприятий по охране труда свидетельствуют, что рабочие несвоевременно обеспечивались спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, и даже теплыми вещами. Строительные участки не имели необходимого оборудования и оснащения. Например, в 1979 г. на 5 260 работников треста «Нижнеангарсктрансстрой» приходилось толь-

ко 22 душевые сетки, 164 умывальника, 282 гардеробных места, 149 помещений отдыха [17. Л. 19]. На строительных участках «БАМтоннельстрой» не были организованы лаборатории анализа воздушной среды после проведения взрывных работ, долгое время отсутствовали вентиляционные шахты на отдельных участках. В результате концентрация вредных веществ в воздухе горных выработок по данным проверок санитарной службы превышала нормы в 15–46,4 раза, освещенность помещений тоннельщиков была в 10–30 раз ниже предусмотренной строительными стандартами и т.д. [17. Л. 15].

Недостатки в снабжении строителей часто становились причинами нарушений техники безопасности и, как следствие, высокого производственного травматизма на предприятиях. Коэффициент частоты несчастных случаев на тысячу человек по Западному участку БАМа во второй половине 1970-х гг. колебался от 10 до 17,5, что значительно превышало данный показатель на предприятиях, расположенных за пределами стройки [18. Л. 16].

Реакцией на вышеописанные проблемы стали рост обратной миграции из районов строительства, а также частая смена мест работы в поисках более удовлетворительных условий труда. На начальном этапе строительства текучесть кадров достигла угрожающих размеров, по отдельным подразделениям составив 30–50%. В конце 1970-х гг. на БАМе была проведена серия социопросов, результаты которых показали, что основными причинами увольнений были непредоставление работы по основной специальности (34%) и недостатки в организации труда (20,6%) [19. С. 85].

Тяжелые условия, в которых жили и трудились первые строители, являлись предметом постоянного обсуждения в публицистике и мемуаристике как советского, так и постсоветского времени. При этом характер этих публикаций менялся. Если в доперестроечных текстах данные сюжеты присутствуют исключительно как примеры героического, самоотверженного труда во благо советской Родины, то в произведениях более позднего периода все более ощутимой становится критика проекта, БАМ рассматривается как памятник бесхозяйственности, коррупции, стагнации.

В эго-документах и устных историях бамовцев данная закономерность прослеживается в обратном порядке: советские нарративы содержат критику властей за недостатки в организации труда и быта, в то время как современные стремятся к идеализации и героизации бамовского прошлого.

К началу 1980-х гг. палаточный быт был практически изжит, превратившись в обязательный к упоминанию элемент бамовской мифологии. Первостроители в ней выступают ключевыми персонажами, «истинными» носителями бамовской идентичности, поэтому рассказы респондентов, прибывших на стройку позднее, содержат похожие сюжеты о выживании в экстремальных условиях Севера. Независимо от личного опыта рассказчиков в их воспоминаниях часто присутствуют истории о зимовке в палатках или вагончиках, ледовых дорогах и переправах через горные реки и т.д. Мотив испытания первой зимой характерен

для нарративной памяти многих сибирских строков и выступает своего рода способом инициации в сообщество сибиряков, северян, бамовцев.

Западные историки и обществоведы называли БАМ «брежневской целиной», масштабным символическим проектом, который был призван реанимировать ослабевший энтузиазм трудящихся масс и направить их энергию на внутренние новации [20]. Стройка века рассматривалась как своего рода панацея от застоя, которая должна была укрепить веру в коммунистическую утопию [21. Р. 13]. Первоначально советское руководство сделало ставку на привычные идеологические механизмы мобилизации трудящихся, среди которых ведущая роль отводилась социалистическому соревнованию.

Организацию соцсоревнований курировали комсомольские и профсоюзные организации. В 1974 г. при ЦК ВЛКСМ был создан Центральный штаб по шефству над сооружением БАМа. Под руководством ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта было сформировано четыре дорожных профсоюзных комитета: дорпрофсожи восточносибирских, забайкальских, дальневосточных и амурских транспортных строителей (с 1976 г. – дорпрофсоюз транспортных строителей БАМ), в составе которых находилось 29 построечных комитетов (постройкомов) трестов и управлений строительства [22. С. 27].

Судя по архивным документам и советским газетам, соревнования постоянно сопровождали трудовую повседневность бамовцев. Они проводились между коллективами отдельных предприятий, бригад внутри одной организации или между индивидами. По продолжительности выделяется четыре вида соревнований: в течение всего периода строительства, в пределах реализации пятилетнего плана, ежегодные и на время решения определенной целевой задачи. Они приурочивались к завершению очередной пятилетки («Определяющему году девятой пятилетки – 30 ударных дней»), предстоящему съезду партии («XXV съезду КПСС – 25 ударных недель!»), годовщинам «важнейших» событий советской истории («К юбилею Октября – комсомольскую двухлетку», «60-летию образования СССР – 60 ударных недель», «30-летию Победы – 30 ударных вахт») и др. Помимо общенациональных дат существовали «внутренние поводы»: за право стать почетным пассажиром первого поезда на сдающемся участке дороги («Заслужил билет до Байкала»), за право стать почетными участниками ритуала соединения двух частей ключа от БАМа («За соединение ключа от БАМа») и др.

Основной целью данных мероприятий было стремление придать импульс стройке, ускорить выполнение запланированного объема работ, отчитаться по достигнутым показателям. Ежегодно газеты, теле- и радиоканалы сообщали о принятых рабочими обязательствах по досрочному завершению того или иного объекта, а также рапортовали о выполненных и перевыполненных плановых показателях. Официальная статистика подтверждала эффективность соревнований. Например, движения за бережное отношение к технике «Я – хозяин стройки», «На вверенной технике – до конца строительства БАМа» позволили увели-

чить межремонтные сроки эксплуатации машин на 30% и сэкономить только за годы десятой пятилетки более 39 млн рублей [10. С. 91].

В личных нарративах тема соцсоревнования практически не всплывает, если ее не актуализировать соответствующими вопросами. Подобные сюжеты занимают незначительную долю в рассказах и, как правило, сопровождаются скепсисом или иронией.

*Когда вот первый поезд шел на Северобайкальск, все боялись не провалиться бы. Сюда столько народу понаехало: поезд, торжество, концерты, фейерверки... Как раз на День комсомола 29-е октября было дело. Но дорога-то! Рельсы были просто брошены через реку, без моста, чтобы поезд в срок пришел... А потом доделывать! Везде так и делалось все, абсолютно все: прокричали, прогремели, а потом доделывали (М., 65 лет, бульдозерист).*

В воспоминаниях прослеживается отношение к подобным акциям как к режиссерским постановкам с фальшивым энтузиазмом, помпезностью, за которыми стоят карьерные амбиции местных руководителей, отчеты, приписки. Празднование трудовых подвигов бамовцев омрачалось истощением сил, вызванным штурмовщиной накануне, и более всего осознанием того, что после торжества предстоит доделывать незавершенный объект в условиях, когда средства на него уже израсходованы, зарплаты и премии получены, награды вручены. *Так вот когда я приняла (руководство. – Н.Б.)... на участке Кичера – Кирон почти все уже выбрано, а там работы еще, а уже денег нет совсем, т.е. по смете деньги все взяты, получены и распределены, получена зарплата, все, а там еще столько работы... Я помню 587 тысяч было запроценено вперед... (Ж., 60 лет, начальник СМП).*

В то же время никто из рассказчиков не упомянул о каком-либо сопротивлении или отказе от участия в акциях. При общем понимании банкротства системы соцсоревнований наблюдалось четкое следование предписанным сценариям поведения и демонстрация лояльности системе. Данный дуализм восприятия действительности советским человеком вырастал не столько из социальной инерции или инертности. Советские граждане принимали участие в соцсоревновании, не особенно вникая в буквальное содержание лозунгов и призывов. С помощью таких актов они воспроизводили себя как «нормальных» советских субъектов, вписанных в существующую систему норм, отношений и позиций, со всеми ограничениями, возможностями и свободами. Как отмечает А. Юрчак: «Если человек четко повторял формы авторитетных высказываний и ритуалов, не слишком задумываясь об их буквальном смысле, он получал относительную свободу выстраивать свою жизнь более-менее по-своему, подходить к ней творчески, в меньшей степени зависеть от государственного диктата. Повторение застывших авторитетных форм вело не к закреплению человеческого существования, а, напротив, – к его относительному освобождению. Более того, чем сильнее форма авторитетного дискурса застывала... тем больше внеидеологических свобод и возможностей появлялось в повседневной жизни...» [6. С. 77].

Интересно, что на БАМе этот процесс не приобрел форму некоего протеста или сопротивления официальной идеологии, а трансформировался в поиск «настоящего» социализма, не отравленного формализмом советской бюрократической системы. В нарративах бамовцев это выражалось в повышенной степени индивидуальной ответственности перед собой, коллективом, партией, страной. В одном из четверостиший, написанных первостроителем БАМа в 1970-е гг. накануне своего вступления в партию, отчетливо прослеживается квинтэссенция морального императива позднесоветского человека:

Черт возьми, мне четверть века

А что я сделал? Как я жил?

И похож ли я на человека,

О котором Ленин говорил?

Стремление вернуть авторитетному дискурсу констатирующее содержание осуществлялось через обращение к «истинным» социалистическим идеалам как альтернативному языку описания окружающей действительности. Такая инверсия была вызвана комплексом факторов, среди которых можно выделить систему отбора строителей, усилия советской пропаганды, создавшей образ дороги в будущее, сформировавшийся для привлечения и удержания людей в зоне строительства режим льгот и привилегий. *БАМ был в то время любимым детищем страны, практически заповедником советской власти. Поэтому их обмануть-то нетрудно было всякими лозунгами, они там не как вся страна жили, но и работали там тяжелее, и здоровье все оставили. Далась-то им эта дорога ой как тяжело (М., 65 лет, журналист).* В современных воспоминаниях бамовцев типичным является убеждение, что БАМ был неким успешным воплощением коммунистического эксперимента. *Мой сын говорит вот так: мама, мы жили при коммунизме, этого никогда больше не повторится (Ж., 55 лет, председатель поселкового совета депутатов).*

Критика БАМа надежно блокировалась эпическим образом стройки. Как отмечал в одном из очерков корреспондент газеты «БАМ» А. Кривой, «БАМ еще катится по инерции по рельсам, смазанным очковителем, лозунгоманией, фальшью. Вся административно-командная система приведена в готовность: не допустить “издевательства” над БАМом!» [23. С. 139]. Уголовные дела, возбужденные на бамовских руководителей, не доводились до завершения, строптивых заказчиков или народных контролеров, выявивших приписки или отказывавшихся принять работу с браком, отправляли в отпуска или переводили на приемку других объектов, бунтующих журналистов не печатали, чтобы сохранить чистым имидж главной стройки страны.

К середине 1980-х гг. жизнь на БАМе приобрела более стабильные формы. Практически повсеместно завершилось переселение в щитовые дома («бараки» или «щитовухи») по-бамовски, во временных поселках строителей были развернуты детские сады, школы, фельдшерские пункты и амбулатории, клубы и библиотеки, спортзалы и стадионы, была налажена система торговли и бытового обслуживания. Хотя протоколы сессий районных и поселковых советов

депутатов, а также отчеты статистических отделов свидетельствуют о постоянном дефиците жилого фонда и социальных объектов, «новые бамовцы», последовавшие за первостроителями, оказались в более благоприятных условиях.

Благодаря сложившейся системе рабочего снабжения БАМ 80-х стал восприниматься как «сытое место», характеризующееся большими заработками, изобилием товаров, возможностью приобрести на льготных условиях личный автомобиль и т.д. Ветераны БАМа считают, что именно с этого времени стройка стала привлекать карьеристов, спекулянтов, «хапуг», произошла смена поколения старых бамовцев-романтиков и идеалистов на новое – прагматиков и реалистов. *Первыми ехали сюда идейные люди, ехали с идеей сделать большую грандиозную стройку, оставить свой след, ну и помочь как-то родине. В дальнейшем приезжали разные люди, очень разные...* (М., 65 лет, тракторист).

Ассортимент бамовских магазинов поражал привыкших к дефициту и очередям советских людей. *На БАМе было все! У нас колбасы какой только не было, и сгущенки, и тушенки, и конфет. У нас все было! Этот кримплен там, материалы, шубы, пальта были...* У меня лично пять пар сапог было, босоножек пар шесть (Ж., 48 лет, повар).

В воспоминаниях часто можно встретить истории о том, как жители соседних районов специально приезжали «закупаться» в бамовские магазины, а гостивший на «большой земле» бамовец одаривал своих друзей и родственников дефицитными продуктами и промтоварами. *Вот я приезжала в Улан-Удэ к тетке: колбасы тебе – на, дрожжи сухие тебе – на, сгущенку – на, бери... Если я собираю маме посылку: колбасу вот так вот (показывает охапку) принесешь. Все было раньше, чем там говорить. Когда мы домой с БАМа приезжали, на фоне местных были одеты намного лучше... У нас всегда было спортивных костюмов вот столько!* (показывает по горло. – Н.Б.) (Ж., 48 лет, повар).

Примечательно, что представления о достойной, обеспеченной жизни формировались «от противного», т.е. от того, чего не хватало на «большой земле» – колбас и мясных консервов, спортивных костюмов, обуви. Несмотря на возможность приобрести продукты в любое время без очередей и «блата», многие продолжали запасать их впрок. Рассказы о кладовках, обвешанных колбасами, или коробках с консервами под кроватью довольно типичны для бамовцев, хотя нет свидетельств, что такое изобилие воспринималось бамовцами как временное, скорее, их нахождение на БАМе рассматривалось как временное.

Снабжение было различным в зависимости от ведомственной принадлежности предприятий торговли и общепита. Наиболее «отсталой» считалась сеть потребительской кооперации. Специализированная система рабочего снабжения, осуществлявшаяся через создаваемые при строительных подразделениях отделы (ОРСы), несмотря на все достоинства, критиковалась местными жителями из-за отсутствия свежих продуктов, особенно от местных сельхозпроизводителей,

однообразия ассортимента, неудобного графика обслуживания и т.д. *Одни и те же товары по всей трассе, куда бы ни поехал. У нас так: продают платья, и мы покупаем все, и завтра у кого-то юбилей – мы все приходим в одинаковых платьях. Хочется надеть, а оказывается...* Я помню, у Нины Дмитриевны юбилей был, 50 лет, и пять человек в одинаковых платьях, только расцветка разная (Ж., 60 лет, начальник СМП).

Самым элитным считалось снабжение работников некоторых шефских организаций. Особенно часто в устных историях бамовцев встречаются сюжеты, связанные с непривычным для советского человека обеспечением строителей из прибалтийских республик. Оно отличалось более богатым ассортиментом, включавшим импортные одежду, обувь, бытовую технику. В общем, приходил к ним вагон. Он приходил-то для эстонцев. Но коллектив у них был маленький, поэтому даже из Северобайкальска приезжали, знали, когда вагон придет. Пиво чешское они привозили. Конечно, одежда у них была очень хорошая, финская в основном. Если везут колбасу, то по вкусу это эстонская колбаса! Вина там хорошие были, по трассе едешь – заедешь, возьмешь. Вина такого у нас нигде не было, как в эстонском магазине! (Ж., 55 лет, председатель поселкового совета депутатов).

Случались комичные случаи, например, когда, столкнувшись с возможностью приобретения неизвестного товара, человек не знал как себя вести. «Я помню, они привезли в бутылочках кетчуп и спрашивают меня: “Кетчуп будете брать?” Я не знаю, что это такое. А сказать, что я не знаю, мне неудобно. Я говорю: “Кетчуп, да не знаю, брать – не брать”. Он говорит: “Да вы что, конечно, берите, хороший болгарский кетчуп. Сколько вы будете брать?” Ну, я думаю, раз болгарский, значит, что-то из еды. Говорю: «Да, один». Он говорит: “Что один?” “Ну, одну штуку, как сказать, баночку, бутылочку”. Он приносит и говорит: “Да вы что! У нас берут коробками» [24. С. 35]. Примечательно, что в условиях бамовского изобилия респондент не отказался от непонятого предложения, сработала советская привычка «на всякий случай» брать все, что дают.

В целом все жители притрассовой зоны вне зависимости от вида занятости и ведомственной принадлежности организации имели одинаковый доступ к товарам. Главным фактором, определявшим возможность покупки, был не так называемый блат, а наличие свободных денег. В этом бамовцы имели серьезные преимущества перед работниками других отраслей и ведомств.

Согласно Постановлению ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве БАМ...» к заработной плате работников, занятых в строительстве и на предприятиях, непосредственно обслуживающих сооружение магистрали, устанавливался районный коэффициент 1,7 [25]. В 1975 г. Госкомтруд и ВЦСПС подготовили разъяснения о порядке применения бамовского коэффициента, согласно которым он применялся «к заработной плате работников, занятых на изыскательских и проектных работах, в строительстве, в промышленных и подсобно-вспомогательных произ-

водствах, на транспорте, в хозяйствах и организациях, обслуживающих непосредственно строительство и строителей БАМ» [26]. При этом в документе оговаривалось, что коэффициент действовал на работников строительных предприятий, занятых на сооружении включенных в проект и смету строительства объектов, а также в организациях и учреждениях «торговли, общепита, здравоохранения, просвещения, культуры и других отраслей сферы социально-бытового обслуживания населения, в советских органах, в учреждениях Госбанка, Стройбанка», обслуживающих строительство БАМа. Перечень таких «обслуживающих предприятий» определялся министерствами и ведомствами СССР, областными органами власти совместно с Минтрансстроем [26].

Для работников организаций, не подведомственных Минтрансстрою или не включенных в данные перечни, но работающих в тех же районах и в аналогичных отраслях, были установлены более низкие районные коэффициенты: для рабочих лесной отрасли – 1,3–1,4, промышленного и транспортного строительства – 1,2–1,6, железнодорожного транспорта – 1,4, сельского хозяйства и сферы обслуживания – 1,2–1,3 [27. С. 290; 28. С. 232].

В результате работающие в одних и тех же должностях в двух расположенных по соседству клубах или магазинах, один из которых относился к районной сети культпросвета или потребкооперации, а другой – к бамовской, получали разные зарплаты и имели разные льготы. На этой почве часто возникали конфликты. *На БАМе свое государство было, деньги какие туда отпускались, что вы! А мы-то – беднота, госучреждения, а они-то жирненькие были... У них там «Огоньки» такие шикарные, на широкую ногу проводили. Да и зарплата у них была выше, льготы были всякие, поощрения, премии. А у нас никогда в жизни не было! Но зато нас заставляли работать как лошадей, как всегда госучреждения заставляют...* (Ж., 50 лет, работник культуры).

До сих пор некоторые социально-профессиональные группы, сформировавшиеся в районах прохождения магистрали, подчеркнуто сторонятся бамовской идентичности. Особенно сильно противопоставление себя БАМу ощущается в нарративах геологов, занимавшихся изысканиями территории до начала стройки и на этом основании считающих себя истинными первопроходцами, которых обожали и льготы, и внимание общественности [29].

На работающих в зоне БАМа распространялись льготы, действовавшие в приравненных к Крайнему Северу районах. По истечении одного года работы к зарплатке начислялось 10% с последующим увеличением на 10% за каждый год, пока размер надбавки не достигал 50%. Пенсионный возраст наступал на пять лет раньше обычного. При наличии выработанного подземного стажа он сокращался в соответствии с законодательством. *Десять лет подземки дают десять лет списания пенсионного возраста. У меня ребята многие отработали по десять лет и вышли из под земли. Там стаж считается как: вот если ты до пяти лет отработал, тебе эти пять лет вообще никак не засчитываются. Если отработал шесть лет,*

*то тебе четыре года списывают и т.д.* (М., 64 года, тоннельщик).

При поступлении на работу выплачивалось единовременное пособие в размере 50% среднемесячного заработка («подъемные»), а прибывшим по общему призыву выделялось 60 рублей до истечения двух лет со дня приезда [30. С. 139–140]. Трудящимся в сфере обслуживания, торговли, здравоохранения, образования, культуры, занятым в обслуживании строителей БАМа выплачивалась надбавка за передвижной характер работ («колесные») в размере 40% от тарифной ставки.

Разница в заработках достигалась за счет применяемой на предприятиях аккордно-премиальной системы, зависела от норм выработки, объема сверхплановых работ и т.д. *Там у нас всегда были аккордные наряды в то время. Вот дается срок, в срок если выполнил, значит премия минимум 40%. А там еще как договор заключишь, может и два оклада получишь... В общем, зарабатывали на трассе больше, чем остальные, у бульдозериста заработок был такой же, как у управляющего трестом* (М., 65 лет, бульдозерист).

Работающие на стройке люди могли по целевым талонам приобрести легковой автомобиль, выплатив его стоимость в рассрочку в течение трех или пяти лет. Многие считают, что именно «Жигулями» и «Нивами» властям удалось заманить на БАМ рабочих, поскольку на «большой земле» очереди на покупку автомобиля могли длиться десятками лет.

Имеющиеся в распоряжении автора архивные документы не позволяют установить точное время введения данной льготы. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве БАМ...» содержит засекреченные статьи, касающиеся условий оплаты труда и льгот для работников. По воспоминаниям ветеранов БАМа, целевые чеки на автомобили появились в конце 1970-х – начале 1980-х гг. *Вот сколько, там, года три-четыре, наверно, прошло (с начала стройки. – Н.Б.), и какой-то спад потихоньку пошел. Тогда подкинули машины. Вот за машинами народ и поехал. И многие: получил – уехал, получил – уехал, и тут текучка кадров была очень приличная* (М., 65 лет, механизатор). Демографические и социологические исследования, проводимые в районах магистрали, также показывают, что на рубеже 1970–1980-х гг. стройка испытывала высокие темпы обратной миграции и, как следствие, дефицит рабочей силы [31, 32].

Право на льготное приобретение автомобиля имели все работающие в бамовских организациях, включая учреждения соцкультбыта. «Вставать на целевой» можно было неограниченное количество раз, что создавало почву для различных спекуляций. *Это же мы, насчет этих машин, зарабатывали деньги себе дополнительно... Перекупики приезжали прямо к тебе домой, узнавали, что у тебя есть чек на выходе, скорее всего, они работали с банком. Простому смертному на большой земле было нереально купить машину... Я свою двойку (ВАЗ 2102. – Н.Б.) брал за пять с половиной тысяч, а продал за одиннадцать, тем более, перевертыша, без аккумулятора. Он (перекупщик. – Н.Б.)*



ее забрал и угнал в Москву, говорил, что там сделает и продаст еще дорожке (М., 64 года, тоннельщик).

Несмотря на то что минимальный срок выплаты стоимости автомобиля составлял три года, многие бамовцы совершали сделку досрочно. На БАМе действовала система накопления отпусков, согласно которой работник мог выработать «автомобильный стаж» без очередных отпусков за два с половиной года, после чего получить вместе с целевым чеком еще и право на полугодовой отдых. *Вообще, три года надо было отработать за машину, с отпусками если. У тебя из зарплаты высчитывали, ты сам никуда не платил, бухгалтерия предприятия в сберкассе отправляла сразу, ты даже не видел эти деньги. Но чтобы ускорить это дело, два с половиной года отработываешь и получаешь. Даже сбербанк на это шел и выписывал чек на машину* (М., 64 года, тоннельщик).

В большинстве устных рассказов бамовцы утверждают, что до приезда на БАМ ничего не знали ни о высоких зарплатах, ни о чеках на автомобили. Такая особенность респондентов нивелировать материальную заинтересованность неоднократно отмечалась и советскими, и современными исследователями [33, 34]. Она была вызвана советским воспитанием, привычкой соответствовать «генеральной линии» в освещении строительства БАМа, выработавшейся под воздействием позднесоветского авторитетного дискурса. Даже признавая некоторые материальные стимулы в мотивации приезда на БАМ, многие рассказчики одновременно стремятся противопоставить ей идейную составляющую. *Знаешь, как я сейчас вспоминаю, любому человеку не чужды деньги, что за работу надо платить и надо получать, но это было неглавное... Выше этого стояло состояние надежды, что вот завтра – прекрасно* (Ж., 50 лет, работник культуры).

В складывании бамовской идентичности решающее значение имели не мотивы прибытия на стройку, а, скорее, следование неким поведенческим стандартам, выработавшимся в повседневных практиках проживания в районе нового освоения. *Для многих, если не для большинства, изначальный импульс был меркантильный, потому что многие ехали за квартирой, машиной. Каждый же мечтал приехать с машиной. Это же в советское время проблема была купить машину... Но должен сказать, что потом эти меркантильные мотивы если и не забылись совсем, то, во всяком случае, отошли на второй план, у большинства, это точно. А у многих, может, и забылись, потому что не будешь же ты каждый день вкалывать и думать, что приехал сюда за машиной* (М., 65 лет, журналист).

В нарративной памяти большинства строителей воспоминания о жизни на БАМе выступают самым значительным этапом личной биографии. Трудовая

повседневность занимает в этих воспоминаниях центральное место, так как в условиях района нового освоения стройка являлась системообразующим фактором. Для решения производственных задач создавались целые поселки и города, жизненные ритмы которых полностью диктовались строительством дороги. Каждое строительное подразделение создавало свой рабочий поселок, где наряду с жилыми районами возникали собственные клубы, детские сады, школы, библиотеки и прочие социально-культурные объекты. Таким образом, большую часть свободного времени рабочие проводили в коллективах своих бригад, отрядов, предприятий. Проживая в одном микрорайоне, на одной улице или даже в одном общежитии, они вместе встречали праздники, занимались спортом, участвовали в самодеятельности. В нерабочее время в форме так называемой народной стройки строители обустроили собственные поселки, возводили там детские площадки, стадионы и бассейны, а также новое жилье для своих семей. В результате воспоминания о жизни на БАМе часто складываются в образ одной огромной перманентной стройки, которая не заканчивалась вместе с завершением рабочего дня или рабочей недели.

Сегодняшние рассказы строителей о бамовской жизни сопровождаются, как правило, положительными эмоциями, что связано в том числе с ретроспективностью автобиографической памяти, эффектом «пики» воспоминаний, временной дистанцией между событиями прошлого и моментом рассказа. Сюжеты, повествующие о различных трудностях (например, адаптация в коллективе, неустроенный быт, тяжелые условия труда), не замалчиваются, но воспроизводятся в контексте героизации и прославления трудовых будней. Оказавшись ныне в сложных жизненных ситуациях, связанных, прежде всего, с депрессивным состоянием районов БАМа, бывшие строители обращаются к теме мужества, лишений, выносливости, благодаря которым им удалось принять участие в важном для страны деле, почувствовать свою нужность, пройти «лучшую дорогу своей жизни».

Сформировавшиеся на БАМе структуры повседневности выступали и своего рода фильтром, обеспечивающим отбор наиболее подходящих стройке индивидов, и фактором консолидации строителей в особую общность бамовцев. В поиске собственной коллективной идентичности строители опирались на «истинные» социалистические идеалы, основанные на артельной организации труда, принципах социальной справедливости, вере, что БАМ станет тем самым путем в прежде недоступное светлое будущее. В условиях постсоветского кризиса выработанные в ходе строительства магистрали повседневные практики превратились в основной ресурс выживания населения бамовских городов и поселков.

## ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Здесь и далее курсивом выделены фрагменты из биографических интервью, записанных автором во время полевых работ в районах БАМа. В скобках указаны пол информанта, его возраст и статус на момент интервьюирования.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Володина Н.Н. Производственная повседневность тюменских рабочих в 1945–1965 гг. (на примере завода «Механик») : дис. ... канд. ист. наук. Тюмень, 2012. 310 с.
2. Повседневность в российской провинции XIX–XX вв. : материалы Всероссийской научной конференции (г. Пермь, 5–6 ноября 2013 г.) : в 2 ч. / отв. за вып. Е.С. Субботина. Ч. I. Пермь, 2013. 345 с.; Ч. II. Пермь, 2013. 324 с.

3. Рафикова С.А. Быт рабочей семьи Западной Сибири в 1960-е годы. Красноярск : СибГТУ, 2007. 254 с.
4. Robinson J.A., Taylor L.R. Autobiographical memory and self-narratives: A tale of two stories // *Autobiographical memory: Theoretical and applied perspectives* / C.P. Thompson, D.J. Hermann, D. Bruce, J.D. Read, D.G. Payne, M.P. Toglia (Eds.). Mahwah, NJ, 1998. P. 125–143.
5. McAdams D.P. The Psychology of Life Stories // *Review of General Psychology*. 2001. Vol. 5, № 2. P. 100–122.
6. Юрчак А. Это было навсегда, пока не кончилось. Последнее советское поколение / предисл. А. Беляева; пер. с англ. М. : Новое литературное обозрение, 2014. 664 с.
7. Карпов В.П. Главной была работа: трудовая повседневность тюменских нефтяников в 1950–80-е годы // *Российская повседневность XIX–XX вв. : материалы Всерос. науч. конф. (г. Пермь, 30–31 окт. 2015 г., г. Пермь, Россия)* / ред. кол. А.Б. Суслов, Е.С. Субботина (отв. за вып.). Пермь, 2016. С. 59–72.
8. БАМ на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона / отв. ред. И.В. Гордиенко. Улан-Удэ : Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. 217 с.
9. МКУ «Управление культуры и архивного дела МО «Северо-Байкальский район». Ф. 1. Оп. 1. Д. 652.
10. Вербицкий Ю.С., Пьянков В.Д., Сущевич В.А. Правда о БАМе. БАМ глазами участников его строительства. М. : АСМО-пресс, 2010. 288 с.
11. Государственный архив Республики Бурятия (далее – ГАРБ). Ф. 19. Оп. 12. Д. 38.
12. ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 9. Д. 2.
13. ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 8. Д. 3.
14. Ward Chr. J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh, PA : University of Pittsburgh Press, 2009. 256 p.
15. Орлов В.А. Друзья мои, тоннельщики. Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1983. 192 с.
16. Испытание трассой : сб. / ред. К.Н. Балков. Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1978. 189 с.
17. ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 37.
18. ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 6.
19. Железко С.Н. Факторы стабилизации кадров на строительстве БАМ // *Социологические исследования*. 1980. № 1. С. 84–87.
20. Knabe B. Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes // *Osteuropa*. 1984. № 34. S. 426–439.
21. Ward Chr. J. "Path to the Future" or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984. PhD Dissertation. Chapel Hill : University of North Carolina, 2002. 281 p.
22. Старин Б.С. Социалистическое соревнование строителей БАМа 1974–1984 гг. Новосибирск : Наука. СО, 1987. 210 с.
23. Кривой А.С. БАМ от А до Я. Иркутск : Вост.-Сиб. издательская компания, 2004. 368 с.
24. Байкалов Н.С. Торговое обслуживание строителей БАМа // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. Тамбов : Грамота, 2015. № 10 (60). С. 34–36.
25. Постановление ЦК КПСС, Совмина СССР от 08.07.1974 № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=4773#036469043051779226> (дата обращения: 14.09.2018).
26. Разъяснение Госкомтруда и Секретариата ВЦСПС от 22 мая 1975 года № 8/14 «О порядке применения районного коэффициента к заработной плате и льгот для работников, занятых на строительстве и обслуживании Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии БАМ – Тында – Беркалит». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=5032#09317528485979851> (дата обращения: 14.09.2018).
27. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М. : Политиздат, 1979. Т. 12. 766 с.
28. Белкин Е.В., Шереги Ф.Э. Формирование населения в зоне БАМ. М. : Мысль, 1985. 170 с.
29. Байкалов Н.С. Таксимо: «угодившие под перестройку» // *Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Альманах-исследование* / отв. ред. М.Я. Рожанский. Иркутск : Иркутская областная типография № 1, 2002. С. 191–195.
30. Забота партии и правительства о благе народа : сб. док. М. : Политиздат, 1985. Кн. 3, ч. 1. 511 с.
31. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М. : Мысль, 1988. 174 с.
32. Железко С.Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. М. : Статистика, 1980. 184 с.
33. Богданова Е.А. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа – самое счастливое время в моей жизни» // *Топография счастья: этнографические карты модерна* : сб. ст. / сост. Н. Скорин-Чайков. М. : Новое литературное обозрение, 2013. С. 199–218.
34. Воронина Т.Ю. Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // *Неприкосновенный запас*. 2009. № 2. С. 76–95.

Статья представлена научной редакцией «История» 24 октября 2018 г.

### The “Soviet Power Reserve”: Daily Working Life in the Narratives of BAM Builders

*Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*, 2020, 453, 124–134.

DOI: 10.17223/15617793/453/15

Nikolay S. Baikalov, Buryat State University (Ulan-Ude, Russian Federation). E-mail: baikalov@bsu.ru

**Keywords:** late socialism; new development area; transport construction; daily working life; oral history; narrative memory.

This study is supported by the Russian Foundation for Basic Research and the Government of the Republic of Buryatia, Project No. 18-49-030010 p\_a.

The aim of the article is to reconstruct the daily working life of the Baikal-Amur Mainline (BAM) builders by analyzing the narrative memory of the participants and contemporaries of the All-Union Socialist Construction. Memories of former builders, their families, and local people not participating in the project were collected in the settlements of the Western section of the BAM during 2005–2018. Along with oral history sources, the author used archival documents of construction companies, district and township Soviets, the Communist Party bodies and other public organizations, regional non-fiction, and personal materials of the BAMers. The theoretical and methodological basis of the article includes current research works in the field of oral history and memory studies. Such aspects of daily working life as the system for selecting workers for the construction, motivation for arrival, team building, labor and living conditions, socialist competition, etc., were examined through the prism of informants' personal perception and individual autobiographical experience. The analysis of the memories showed that the way of life and rhythms of the BAM settlements were completely subordinate to the tasks of building the railway. Each construction company or industrial enterprise built their own separate working districts with clubs, kindergartens, schools, libraries, and other social and cultural facilities. The workers spent most of their free time in the teams of their brigades, Komsomol detachments, and enterprises. Living in the same street or dormitory, they celebrated holidays, played sports, participated in amateur activities together. During off-hours, the workers set up their own settlements, built houses, playgrounds, stadiums, and swimming pools. As a result, memories about life at the BAM often make up an image of a common permanent construction that did not finish with the end of the working day or the week. The author believes that informants reproduce biographical plots narrating about various difficulties in the context of glorification of the builders' everyday

work and feats. The processing of negative events into positive ones is associated with the retrospective effect of narrative memory. Being in difficult life situations today, many veterans of the BAM appeal to the theme of courage, hardship, endurance, thanks to which they managed to take part in the lifetime project for the nation, feel their need, find their own collective identity. In the post-Soviet crisis, everyday practices developed during the construction project became the main symbolic resource for the survival of the population in the BAM areas.

## REFERENCES

- Volodina, N.N. (2012) *Proizvodstvennaya povsednevnost' tyumenskikh rabochikh v 1945–1965 gg. (na primere zavoda "Mekhanik")* [Industrial Daily Life of Tyumen Workers in 1945–1965 (On the Example of the Factory "Mechanic")]. History Cand. Diss. Tyumen'.
- Subbotina, E.S. (ed.) (2013) *Povsednevnost' v Rossiyskoy provintsii XIX–XX vv.* [Daily Life in the Russian Province of the 19th–20th Centuries]. Proceedings of the All-Russian Conference. Perm. 5–6 November 2013. In 2 Parts. Part 2. Perm: Perm State Humanitarian Pedagogical University.
- Rafikova, S.A. (2007) *Byt rabochey sem'i Zapadnoy Sibiri v 1960-e gody* [Life of the Working Family of Western Siberia in the 1960s]. Krasnoyarsk: Siberian State Technical University.
- Robinson, J.A. & Taylor, L.R. (1998) Autobiographical memory and self-narratives: A tale of two stories. In: Thompson, C.P. et al. (eds) *Autobiographical memory: Theoretical and applied perspectives*. Mahwah, NJ. pp. 125–143.
- McAdams, D.P. (2001) The Psychology of Life Stories. *Review of General Psychology*. 5 (2). pp. 100–122.
- Yurchak, A. (2014) *Eto bylo navsegda, poka ne konchilos'.* *Poslednee sovetskoe pokolenie* [Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation]. Translated from English Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie.
- Karpov, V.P. (2016) [Work Was the Main: The Daily Routine of the Tyumen Oil Workers in the 1950s–1980s]. *Rossiyskaya povsednevnost' XIX–XX vv.* [Daily Life in the Russian Province of the 19th–20th Centuries]. Proceedings of the All-Russian Conference. Perm. 30–31 October 2015. Perm: Perm State Humanitarian Pedagogical University. pp. 59–72. (In Russian).
- Gordienko, I.V. (ed.) (1999) *BAM na territorii Buryatii: istoriya stroitel'stva, ee rol' v khozyaystvennom osvoenii regiona* [BAM on the Territory of Buryatia: The History of Construction, Its Role in the Economic Development of the Region]. Ulan-Ude: BSC SB RAS.
- Department of Culture and Archival Affairs of North-Baikal District. Fund 1. List 1. File 652. (In Russian).
- Verbitskiy, Yu.S., P'yankov, V.D. & Sushchevich, V.A. (2010) *Pravda o BAME. BAM glazami uchastnikov ego stroitel'stva* [The Truth About BAM. BAM Through the Eyes of Participants in Its Construction]. Moscow: ASMO-press.
- State Archive of the Republic of Buryatia (GARB). Fund 19. List 12. File 38. (In Russian).
- State Archive of the Republic of Buryatia (GARB). Fund P-8. List 9. File 2. (In Russian).
- State Archive of the Republic of Buryatia (GARB). Fund P-8. List 8. File 3. (In Russian).
- Ward, Chr. J. (2009) *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press.
- Orlov, V.A. (1983) *Druz'ya moi, tunnel'shchiki* [My Friends, Tunnel Builders]. Ulan-Ude: Buryat. kn. izd-vo.
- Balkov, K.N. (ed.) (1978) *Ispytanie trassoy* [A Test by the Mainline]. Ulan-Ude: Buryat. kn. izd-vo.
- State Archive of the Republic of Buryatia (GARB). Fund R-2002. List 1. File 37. (In Russian).
- State Archive of the Republic of Buryatia (GARB). Fund R-2002. List 1. File 6. (In Russian).
- Zhelezko, C.N. (1980) *Faktory stabilizatsii kadrov na stroitel'stve BAM* [Factors of Stabilization of Personnel in the Construction of BAM]. *Sotsiologicheskie issledovaniya – Sociological Studies*. 1. pp. 84–87.
- Knabe, B. (1984) Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes. *Osteuropa*. 34. pp. 426–439.
- Ward, Chr. J. (2002) "Path to the Future" or the Road to Nowhere? *A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984*. PhD Dissertation. Chapel Hill: University of North Carolina.
- Starin, B.S. (1987) *Sotsialisticheskoe sorevnovanie stroiteley BAMA 1974–1984 gg.* [Socialist Competition of Builders of BAM, 1974–1984]. Novosibirsk: Nauka.
- Krivoy, A.S. (2004) *BAM ot A do Ya* [BAM From A to Z]. Irkutsk: Vost.-Sib. izdatel'skaya kompaniya.
- Baykalov, N.S. (2015) Trade Service of the BAM (Baikal-Amur Mainline) Builders *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. 10 (60). pp. 34–36. (In Russian).
- Consultant.ru. (2018) *Resolution of the Central Committee of the CPSU, Council of Ministers of the USSR No. 561 of 08 July 1974 "On the Construction of the Baikal-Amur Mainline"*. [Online] Available from: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=4773#036469043051779226>. (Accessed: 14.09.2018). (In Russian).
- Consultant.ru. (2018) *Clarification of the State Committee for Labor and the Aucctu Secretariat No. 8/14 of 22 May 1975 "On the Procedure for Applying the District Coefficient to Wages and Benefits for Workers Engaged in the Construction and Maintenance of the Baikal-Amur Mainline and the BAM–Tynda–Berkakit Railway Line"*. [Online] Available from: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=5032#09317528485979851>. (Accessed: 14.09.2018). (In Russian).
- Politizdat. (1979) *Resheniya partii i pravitel'stva po khozyaystvennym voprosam* [Decisions of the Party and Government on Economic Issues]. Vol. 12. Moscow: Politizdat.
- Belkin, E.V. & Sheregi, F.E. (1985) *Formirovaniye naseleniya v zone BAM* [The Formation of the Population in the BAM Zone]. Moscow: Mysl'.
- Baykalov, N.S. (2002) Taksimo: "ugodivshie pod perestroiku" [Taksimo: "Caught by the Perestroika"]. In: Rozhanskiy, M.Ya. (ed.) *Baykal'skaya Sibir': fragmenty sotsiokul'turnoy karty. Al'manakh-issledovanie* [Baikal Siberia: Fragments of a Sociocultural Map. Research Almanac]. Irkutsk: Irkutskaya oblastnaya tipografiya no. 1. pp. 191–195.
- Politizdat. (1985) *Zabota partii i pravitel'stva o blage naroda* [Party and Government Concern About the Welfare of the People]. Book 3. Pt. 1. Moscow: Politizdat.
- Argudyaeva, Yu.V. (1988) *Trud i byt molodezhi BAMA: nastoyashchee i budushchee* [Work and Life of BAM Youth: Present and Future]. Moscow: Mysl'.
- Zhelezko, S.N. (1980) *Sotsial'no-demograficheskie problemy v zone BAM* [Socio-Demographic Problems in the BAM Zone]. Moscow: Statistika.
- Bogdanova, E.A. (2013) Kak utopiya stala real'nost'yu. "Stroitel'stvo BAMA – самое счастливое время в моей жизни" [How a Utopia Became a Reality. "The Construction of BAM Was the Happiest Time in My Life"]. In: Ssorin-Chaykov, N. (ed.) *Topografiya schast'ya: etnograficheskie karty moderna* [Topography of Happiness: Ethnographic Maps of the Modern]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie. pp. 199–218.
- Voronina, T.Yu. (2009) Pamyat' o BAME. Tematicheskie dominanty v biograficheskikh interv'yū s byvshimi stroitelyami [The Memory of BAM. Thematic Dominants in Biographical Interviews With Former Builders]. *Neprikosnovenny zapas*. 2. pp. 76–95.

Received: 24 October 2018