

Н. С. Байкалов

«Обживая стройку века»: пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрالی (1970–1980-е гг.)*

Жилищная история позднесоциалистических строек Сибири слабо разработана в отечественной историографии. Традиционно исследователи уделяют основное внимание динамике возведения и сдачи в эксплуатацию жилых площадей, причинам отставания жилого фонда от потребностей быстро растущего населения строящихся городов и поселков, реже — архитектурным и планировочным особенностям поселений. В данной статье рассматриваются историко-антропологические аспекты истории жилья на материалах населенных пунктов, возникших в ходе строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрالی (далее — БАМ), такие как повседневное пространство жилища, организация быта, жилищные практики (получение жилья, улучшение жилищных условий, переселение).

Материалы, положенные в основу статьи, собирались в 2005–2018 гг. в ходе полевых работ в городах и поселках западного участка БАМа, охватывающего территории Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края. Автором использовались методы включенного наблюдения, полуструктурированные и неструктурированные (биографические) интервью строителей и их семей, проживающих в районах БАМа или покинувших их. К исследованию также привлекались публицистические, художественные

*Байкалов
Николай Сергеевич*
кандидат
исторических наук,
доцент, Бурятский
государственный
университет
(Улан-Удэ, Россия)

и мемуарные тексты о БАМе советского и постсоветского периодов, местная периодика, данные топонимики.

Для анализа эмпирической базы были использованы распространенные в современных социально-антропологических исследованиях подходы. Повседневное пространство и жилищно-бытовые условия строителей реконструируются с помощью метода «плотного описания» (*thick description*)¹. При рассмотрении жилищных практик бамовцев была использована концепция жилищной мобильности, в которой подвергаются анализу жилищные перемещения и, как следствие, изменения жилищных условий (типа, размера, комфортности, расположения жилья) и жилищных статусов индивидов². Согласно данной концепции, жилье отражает социальный статус индивида и одновременно с этим структурирует его последующие жизненные выборы. Опыт проживания в месте определенного типа формирует нормы и представления о социальной жизни³. В статье описаны типичные траектории жилищных переездов, осуществлявшихся жителями бамовских поселений в советский период, выявлены факторы, определявшие тот или иной жилищный выбор.

Сооружение БАМа было инициировано советским правительством в 1974 г. Магистраль протянулась с запада на восток на 4,3 тыс. км. Новая дорога была призвана сократить расстояние транзитных перевозок на 500 км и разгрузить Транссиб. Кроме того, на нее возлагались большие надежды как на плацдарм будущего освоения минерально-сырьевых ресурсов северных территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока.

С первых дней БАМ был провозглашен всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Проект был призван стать, по выражению американского историка К. Уарда, «панацеей» от брежневского застоя⁴. Советская пропаганда именovala его «стройкой века», «дорогой в коммунизм», «трассой мужества». В то же время руководство страны понимало, что механизмы мобилизации трудящихся, задействованные на прежних сибирских стройках, в условиях позднесоветской системы были либо невозможны (например, труд заключенных), либо малоэффективны (ставка на трудовой энтузиазм граждан не оправдывала себя). Как отмечал известный немецкий советолог Б. Кнабе, массовое сознание советского общества в 1970-е гг. было отмечено печатью «идеологической усталости», поэтому система попыталась направить общественные интересы на внутренние новации, одной из которых был БАМ⁵. Для привлечения населения на стройку использовались высокие заработки, целевые чеки на внеочередное приобретение легковых автомобилей, спецснабжение промтоварами и продуктами питания, ускоренное возведение жилья и объектов соцкультбыта в поселках строителей и прочие стимулы.

По начальному проекту вдоль трассы предполагалось разместить 30 населенных пунктов, в которых должны были проживать 17 тыс. чел.⁶ Однако неучтенные проектировщиками географические, климатические, геологические, сейсмические и прочие особенности территорий прохождения магистрали не позволили реализовать форсированный сценарий строительства. Затягивание сооружения дороги вкупе с неконтролируемым ростом населения, которого к концу 1980-х гг. насчитывалось уже более 1,5 млн чел., привели к корректировке замыслов. В итоге в районе стройки возникло около 300 связанных с дорогой поселений. При

принятой в СССР норме в 18,2 м² обеспеченность жильем в них составляла 10 м² на одного человека, проживающего во временном жилье, 7,9 м² — в постоянном⁷. Ликвидировать отставание в жилищном строительстве в течение всей истории советского БАМа государству так и не удалось.

Инициатива в решении жилищного вопроса была перехвачена населением, которое стало обживать времянки, превратив их в постоянные жилища (на БАМе говорят: самое постоянное — это временное), самостоятельно и самовольно возводить себе дома или приспособлять под жилье нежилые помещения и конструкции (например, металлические цистерны). В результате складывалась сложная структура бамовских поселков, состоявшая из: микрорайонов для временного размещения строителей по отдельным строительным подразделениям («временок»); постоянного поселка для будущих железнодорожников и обслуживающего их населения («постоянки»); территорий самовольного строительства («нахаловок»). Аналогичным образом жилищные проблемы решались в других районах нового освоения, например в нефтедобывающих районах Западной Сибири⁸.

Временные поселки бамовцев часто дислоцировались на расстоянии двух-трех километров друг от друга. Местные жители называли их по базовому предприятию: например, поселок мехколонны № 163 назывался «Мехколонна», или «163-я». Визуально такие микрорайоны одного города или поселка воспринимались как отдельные населенные пункты. По замечанию немецкого историка Й. Грюцмахера, вместо современных на БАМе сформировались «разрушенные» города, состоящие из разрозненных ветхих поселков⁹. Типовой генплан «постоянки» включал железнодорожную станцию с объектами путевого хозяйства, дом культуры, торгово-бытовой центр и жилой массив. На территории, отведенной под постоянный поселок, могли размещаться «временки» и «нахаловки». В таком случае по мере возведения постоянных объектов они подлежали постепенному сносу.

В связи с этим повседневные жилищные практики в районах БАМа отличались от привычных советскому человеку позднего социализма стандартов, часто опосредованных внешними обстоятельствами и решениями сверху¹⁰. Типовая последовательность получения и смены жилья включала такие стадии, как первоначальное размещение в палатке или вагончике, получение места в рабочем общежитии или комнаты во времянке, переезд в отдельную квартиру во временном или капитальном строении. При этом индивидуальная история переселений могла осуществляться по разнообразным сценариям.

Структурообразующим фактором, задававшим ту или иную траекторию жилищной мобильности, являлся способ попадания на стройку века: организованное прибытие в составе комсомольских отрядов, строительных коллективов или по распределению после окончания учебного заведения либо самовольный приезд. По мере развертывания строительства доля самостоятельно прибывших на БАМ неуклонно росла. В разгар стройки она могла достигать по отдельным участкам 60–70 %¹¹.

Групповые приезды в составе комсомольских отрядов или строительных трестов предполагали централизованное распределение жилья. Первые десанты строителей забрасывались вертолетами в тайгу, где в условиях транспортной изоляции должны были прорубать просеки для скорейшей прокладки автодорог.

Жилищами рабочим служили двухслойные армейские палатки, вмещавшие более 20 чел. каждая. В них располагались двухъярусные койки и печи-буржуйки. Чтобы палатка нагрелась, дымоход протягивали вдоль всего помещения. Тем не менее буржуйки обогревали палатку, пока топились, поэтому поддерживать огонь приходилось всю ночь, для чего жильцами организовывались дежурства.

Несмотря на такие меры, все первостроители, вспоминая о палаточном быте, отмечают холод: *Металлические были кровати, задремлешь, головой поддегаешь — раз, волосы прихватило к кровати. Вот шлем шерстяной уже в зиму на ночь надеваешь, чтобы не застудить голову*¹².

Зимой в палатках хранились замороженные мясо, рыба и другие продукты: *Настилы были сделаны, на которых мы спали. А под ними барана положим, там — холодильник, а здесь, наверху, мы спим, он под нами замерший лежит*¹³.

Другим обязательно упоминаемым эпизодом палаточной жизни являются пожары: *Когда буржуйка эта растапливается, а света нигде нет, ночью со стороны смотришь — красиво, так прямо фонтаном столпы искр вылетают... Вот эти искры, они постоянно сыпались на палатку, и палатка все время горела... Вот на кровати я лежал: так по трубе дыра, наверно, метра полтора, и звезды, и сосны лапами качают*¹⁴.

Пищу в жилых палатках обычно не готовили. Для этого существовала отдельная палатка, называвшаяся котлопунктом. Оплата обедов производилась безналичным способом через предприятие, которое высчитывало стоимость питания из зарплаты своих работников. Водоснабжение осуществлялось из открытых водоемов, находящихся поблизости. Одна из палаток могла выделяться под баню.

Жильем «улучшенной планировки» считались палатки с внутренними деревянными перегородками, делившими пространство на комнаты. Одна такая «малосемейная палатка» могла вмещать до десяти семей. Каждая комната имела замыкающуюся на ключ дверь, хотя замки довольно редко использовались на БАМе, как и на других сибирских стройках.

Наряду с палатками, на начальном этапе строительства было также распространено «жилище на колесах»: водители мехколонн жили в своих машинах. *Кто в палатках жил, а мы в машинах прямо. Груз привезешь и ночуешь в машине. Груз разгрузили — и обратно. Котлопункт был у нас в Улюнхане. Там тепло, магирусы хорошие были машины. МАЗы были. Магирусы в конце 75-го пришли, до этого в МАЗах спали*¹⁵.

Следующим по рангу жильем в первые годы строительства считались рабочие вагончики. Несмотря на схожесть с палаточным бытом, плохой обогрев и прочие неудобства, переезд в вагончик часто воспринимался как улучшение жилищных условий. Это было связано с возможностями утепления и обустройства такого жилья. Стены обивались фанерой, между ними насыпались опилки или угольный шлак. *В вагончиках не было туалетов или душей. Если кто хотел, то потом делал себе. Расширяли, еще один вагончик ставили, туда дверь прорубали. Ну, люди на выдумки хитры*¹⁶.

Обычно отапливались такие жилища буржуйками, реже — кирпичными печами. Дрова жители добывали самостоятельно, так как после рубки просек оставалось много леса. С появлением первых дизельных электростанций для обогрева

бамовцы стали использовать самодельные электрообогреватели, которые называли «паровозами» (приваренная к комнатной батарее вертикальная труба, в которую опускался кипятильник) или «козлами» (труба, обмотанная нагревательной спиралью от кухонной плиты или емкость с подсоленной водой и электродами).

Палаточный быт к началу 1980-х гг. был окончательно изжит, превратившись в обязательно упоминаемый элемент бамовской мифологии. Рассказы респондентов, прибывших на стройку в более позднее время, обычно начинаются с историй о зимовании в палатках, примерзании волос к кровати, пожарах и т. д. Как правило, для рассказчиков неважно отсутствие личного опыта выживания в столь экстремальных условиях. Мотив испытания первой зимой характерен для нарративной памяти многих сибирских строек¹⁷. Нередко в рассказе он выступает своего рода способом инициации в сообщество сибиряков, северян, бамовцев.

Советская публицистика и кинодокументалистика часто подчеркивали, с какой легкостью многие советские люди оставили свой благоустроенный городской быт ради работы на БАМе. В воспоминаниях респондентов прежнее (добамовское) жилье присутствует скорее как способ усилить героику своего выбора в пользу стройки, когда акцент делался на контрасте палаточного быта и жизни в городской квартире. Многие рассматривали свое пребывание на БАМе как временное, и, соответственно, низкокачественные жилищные условия не воспринимались как нечто окончательное и неизменное. В коллективной памяти бамовцев жилищные трудности встраиваются в один ряд с экстримом и приключениями, ожидавшими их на новом месте.

С налаживанием первых транспортных коммуникаций строители начали обустраивать для себя временные поселки из домов сборно-щитовых серий, прозванных на БАМе «щитовухами» («щитовушками»). Щиты, состоящие из двух листов фанеры, между которыми размещалось стекловолокно, легко монтировались и демонтировались, что, по замыслу проектировщиков, было призвано обеспечить мобильность временных поселков. Каждое строительное подразделение, будь то строительно-монтажный поезд, тоннельный отряд, механизированная колонна, выстраивало свой жилой микрорайон внутри одного населенного пункта. Из щитов собирались жилые дома, общежития, школы, больницы, прочие объекты временной социальной инфраструктуры.

Жилые дома представляли собой вытянутые помещения, пересеченные из конца в конец сквозными продольными коридорами. По обе стороны такого коридора располагались комнаты для жилья. Такие здания бамовцы называли бараками, а жилые комнаты — квартирами. Выражение «получил однокомнатную квартиру» обычно следовало понимать как «заселился в комнату в бараке». Проектом предусматривалось деление такой комнаты на коридор, кухонную и спальную зоны. Жильцы могли самостоятельно разделить спальню перегородкой для превращения «однокомнатной» квартиры в «двухкомнатную». Семьям могло выделяться несколько комнат. По мере сокращения притока населения в начале 1990-х гг. обитатели подобных комнат-квартир стали самовольно занимать пустующие помещения, соединять их проходами и прорубать отдельные входы, приближая таким путем свои жилища к привычным на «большой земле»

многоквартирным домам. За перепланированными и перестроенными зданиями сохранялось прежнее название — бараки.

Щитовые дома подключались ко временным инженерным сетям, имели централизованное отопление и холодное водоснабжение, что являлось одним из главных достоинств такого жилья в глазах населения. В каждой жилой комнате имелся кран с холодной водой. Уличные туалеты при подобных домах строились из бруса, с паровым отоплением и электроосвещением. Эти удобства делали быт в бараках чем-то похожим на повседневность коммунальных квартир. Однако, в отличие от коммуналок, в бараках не были предусмотрены территории общего пользования (кухни, ванные комнаты, кладовые и пр.). От малосемейных общежитий их отличало отсутствие обслуживающего персонала, фиксированного распорядка и т. д.

Некоторые строительные организации изначально возводили для своих рабочих щитовые дома квартирного типа с отдельными уличными входами. В отличие от бараков, в таких домах имелись горячее водоснабжение и санузел, а на прилегающей к входу территории жильцы могли устроить небольшой огород или поставить теплицу.

Большинство бамовских общежитий были несемейными, преимущественно мужскими. Они также возводились из щитов и внешне походили на бараки. Выделялось несколько типовых серий зданий с четырех-, трех- и двухместными комнатами. Во всех сериях предусматривались кухня, туалет, комната отдыха (красный уголок), раздевалки; некоторые варианты дополнялись сушильными комнатами для рабочей одежды, душевыми, прачечными и пр. В каждом общежитии были свои уборщицы, вахтеры, воспитатели (ответственные за культмассовую работу) и коменданты. Все респонденты подчеркивают резкий контраст условий проживания в общежитиях по сравнению с барачным бытом: особая чистота, ковровые дорожки в коридорах, наличие у жильцов сменной обуви, ежедневные уборки.

В то же время качество сборно-щитовых построек повсеместно оставалось низким. *И вот, 20 января мы переселились из палаток в общагу мостотряда. Мы были очень недовольны: там стены все промерзшие, свет такой плохой. Но потом, естественно, начали обогреватели включать, дизеля какие-то ставили*¹⁸. Причинами такой ситуации выступали заводской брак комплектующих или повреждения, полученные при транспортировке, дефицит стройматериалов, перебои в поставках. Щитовые дома неоднократно демонтировались и собирались заново на новом месте по мере передислокации рабочих с одного строительного участка на другой. Сказывалось также недобросовестное выполнение монтажных работ строительной организацией.

Степень комфортности зависела от ведомственной принадлежности объекта. Самыми качественными считались жилища тоннельщиков и мостовиков. В более простых условиях жили рабочие мехколонн и строительно-монтажных поездов. *А вот у нас в СМП (в строительно-монтажном поезде. — Н. Б.) было нездорово, потому что топили очень плохо. По три градуса могло быть, по пять, по семь, если до десяти градусов, то это нормально. Ходили в валенках по дому зимой, потому что по-другому нельзя*¹⁹.

Наиболее теплыми и благоустроенными среди временных жилищ считались построенные из бруса дома. Однако их строительство долгое время находилось под негласным запретом. С одной стороны, руководство считало, что такие постройки будет сложно перенести на новое место вслед за укладкой железнодорожного пути; с другой — из-за отсутствия собственных баз деревообработки местный лес в строительстве не использовался, а привозные пиломатериалы обходились государству в три раза дороже. Поэтому брусовые дома практически во всех населенных пунктах БАМа строились в небольшом количестве. В повседневном обиходе их называли «жирными рядами».

Возведение постоянного жилого фонда, рассчитанного на железнодорожников, которые сменяют строителей после завершения прокладки магистрали и сооружения необходимых объектов инфраструктуры, осуществлялось в форме шефской помощи союзных и автономных республик, областей и краев СССР. Строители из Литвы сооружали железнодорожную станцию и постоянный поселок Новый Уоян, из Эстонии — Кичеру, из Белорусской и Латвийской ССР — Таксимо, из Армении — Звездный и Янчукан, из Азербайджана — Улькан и Ангою, из Грузии — Нию и Икабью и т. д. Застройка столиц БАМа — Тынды и Северобайкальска — была поручена московским и ленинградским строителям соответственно. Каждая шефская организация разрабатывала генплан поселения, заботилась об особом архитектурном облике зданий, стремясь придать ему национальные черты. Обычно типовая застройка предусматривала двух-, трех- и пятиэтажные кирпичные и панельные дома, спроектированные с учетом высокой сейсмичности территорий прохождения магистрали.

Поскольку все стройматериалы, оборудование и инструменты шефам предписывалось поставлять строго из своей республики, строительство эксплуатационных поселков оказалось слишком дорогостоящим и растянутым во времени процессом. При транспортировке многие детали приходили в негодность, что сказывалось на качестве построек. Кроме того, шефские материалы, конструкции и архитектурные проекты могли не соответствовать природно-климатическим условиям БАМа, отличавшимся низкими температурами, мерзлотными грунтами и т. д.

Местные газеты регулярно критиковали практику приема незавершенных объектов ради выполнения плана или просто недобросовестное отношение к работе. *Возьмем, к примеру, литовские дома, построенные на станции Уоян... Снаружи они красивые, нарядные как игрушки. Но я-то, инспектор, знаю, что через год-два эти дома начнут медленно и постепенно разрушаться, сыпаться, облезать изнутри. Потому что технология строительства нарушалась с самого начала*²⁰.

Тем не менее многие бамовцы стремились получить квартиру в «постоянке». Дирекция строительства БАМ, опасаясь, что предназначенное для железнодорожников жилье займут строители, искусственно затягивала финансирование возведения постоянных поселков или тормозила подключение построенных зданий к инженерным сетям²¹. В итоге большая часть постоянных зданий сооружалась на рубеже 1980-х — 1990-х гг., когда в стране нарастал кризис, что отразилось на качестве монтажных работ и привело к росту числа незавершенных объектов.

В результате типичная траектория жилищной мобильности организованно прибывших рабочих в 1980-е гг. такова: комната в рабочем общежитии — комната

в жилом доме — отдельная квартира. Постоянно, без каких-либо перемещений, в общежитиях предпочитали проживать несемейные мужчины, которых привлекал предоставляемый персоналом сервис (уборка комнат, пробуждение и т. п.). Комната в общежитии «на первое время» была востребована женатыми мужчинами, отсрочившими переезд семей до получения квартиры. По мере увеличения временного жилого фонда строители получали жилье в бараках. Самая большая волна переселения в щитовые дома пришлось на середину — вторую половину 1980-х гг. Привилегиями в распределении жилья пользовались высококвалифицированные специалисты, инженерно-технические работники или строители с большим трудовым стажем.

Сложнее было найти жилье самостоятельно приехавшим на стройку людям. Трудности с заселением возникали у работников непромышленной сферы, в том числе у попавших на БАМ по распределению учебного заведения учителей, врачей, работников культуры. Чтобы ограничить стихийный рост населения, государство запрещало официальное трудоустройство без наличия местной прописки. В первую очередь перед приехавшим на БАМ человеком стояла задача найти хоть какое-то жилье и суметь в нем прописаться.

Имеющиеся полевые материалы позволяют выделить следующие неформальные практики поиска и приобретения жилья: размещение у родственников, самовольное возведение жилья, покупка жилой комнаты или дома, рейдерство, приспособление нежилых объектов и производственных помещений, проживание на рабочем месте.

Временное размещение у родных или друзей наиболее часто встречалось среди стихийно прибывших. Обычно к устроившемуся на стройке родственнику сначала приезжали погостить, «разведать обстановку», а затем переселялись окончательно. Жилище такого «первопроходца» становилось своеобразным пропускным пунктом на БАМ. *Там, где Казанканский мост проходит, четыре или пять балков стояло. Брат там жил. Вот такая комната* (показывает жестом маленький размер комнаты. — Н. Б.): *жена, брат, сын, потом вот этот брат двоюродный, жена, я и девчонка их... Потом другой брат приехал*²². Благодаря такой практике в пределах одного населенного пункта очень часто концентрировалось много людей, находившихся в родственных или свояческих отношениях. Преимущественно это были лица, принадлежавшие к одной возрастной группе.

Построение визуальных схем индивидуальных жилищных траекторий респондентов дало возможность выявить в районах строительства целые кланы родственников. Данная черта не характерна для районов нового освоения советского времени, где разветвленные родственные связи не могли возникнуть из-за молодого возраста поселков и формирования населения за счет миграционных потоков. На начальном этапе строительства БАМ не являлся исключением, хотя и отличался от прежних советскихстроек. Однако уже с начала 1980-х гг. сложился особый имидж «стройки века» как территории с высокими заработками и привилегированным снабжением, свободной от тотального дефицита позднего социализма. Это привлекало в районы прокладки магистрали много людей. Семейные сети при этом формировали преимущественно выходцы из соседних сибирских регионов.

Рассуждая о причинах данного феномена, полезно обратиться к советской статистике обратной миграции с БАМа, которая показывает, что сибиряки в меньшей степени были нацелены на скорый выезд по сравнению с выходцами из западных регионов страны²³. Это можно объяснить схожестью природно-климатических условий соседних с районами строительства магистрали территорий, низким уровнем жизни на этих территориях, слабым развитием социальной инфраструктуры и т. д. Иными словами, сибиряк в бамовской времянке чувствовал себя комфортнее своего западного товарища уже в силу того, что условия жизни родного поселка мало чем отличались от имевшихся. Судя по биографическим нарративам, БАМ воспринимался многими сибиряками как место для жизни, а не как увлекательное путешествие или вахтовый промысел.

В 1990-е гг., когда БАМ, благодаря инвестициям в ряде незавершенных объектов, оказался в относительно более благополучных условиях, люди перебирались туда из расположенных по соседству депрессивных районов или бывших советских республик Закавказья и Средней Азии. Такие переселенцы размещались компактно в границах одной улицы, закрепляя за ней название места выезда.

Другой распространенной практикой приобретения жилья являлось самовольное строительство — самострой или «нахаловки». В период интенсивного строительства дороги по отдельным поселкам доля такого жилья могла достигать 30–40 % жилого фонда. Самыми распространенными видами самостроя были «засыпухи» и балки, реже — щитовые или брусовые дома. «Засыпухами» («засыпушками») бамовцы называли жилые постройки с двойными дощатыми стенами, между которыми засыпались древесные опилки или другой дешевый теплоизоляционный материал. Балки первоначально представляли собой утепленные или расширенные пристройками жилые вагончики. Со временем данное слово стало использоваться и как синоним «засыпухи», и как любое самовольно возведенное жилище, включая небольшие домики из бруса.

Можно выделить два типа размещения «нахаловок» в бамовских поселках: рассеянный, когда одиночные балки ставились на окраинах поселения, и концентрированный, когда самовольные постройки образовывали отдельный микрорайон. В обоих случаях основными критериями выбора места были незанятость земли какими-либо строящимися объектами, удаленность от центра поселка, близость к жилому микрорайону своей строительной организации. Часто самострой размещался на территории, отведенной для нужд строительной организации. Работник получал у начальника подразделения неформальное разрешение и ставил балок. Вокруг такого жилища обязательно организовывался приусадебный участок размером около четырех соток, куда завозился грунт, где строились теплицы с печным отоплением. Нередко «нахаловка» начиналась с одного балка, к которому постепенно прирастали новые. Тенденция размещения жилищ стихийно возникающими «кучками» нередко отмечалась респондентами.

Позиция властей по отношению к самовольному строительству отличалась двойственностью. Формально руководство демонстрировало намерение бороться с самостроем, апеллируя к техническому проекту строительства магистрали и генеральным планам поселков, которые не предусматривали зон индивидуальной застройки. На сессиях районных партийных и советских органов, а также в местных

газетах постоянно обращалось внимание на нарушение «нахаловками» санитарных, пожарных и прочих норм, искажение архитектурного облика поселений и т. п.²⁴ Предпринимались попытки ограничить индивидуальную застройку, контролируя источники получения стройматериалов, что в условиях преобладания «временок» и межведомственной разобщенности не приносило ощутимых результатов.

Однако в то же время руководящие органы извлекали из сложившейся ситуации определенные выгоды, поскольку «нахаловки» частично решали проблему нехватки жилья, позволяли удержать население в районе строительства, а также сэкономить на жилищном строительстве. В результате местное руководство не только закрывало глаза на факты самовольного строительства, но и, по мнению бамовцев, содействовало его распространению. *Государство не запрещало, а даже поощряло как-то самострой, например, электроэнергия в балках была бесплатная, воду подвозили организованно водовозками. Мусорные контейнеры везде стояли, мусор бесплатно вывозился, везде чистота*²⁵. Респонденты отмечают, что у «нахаловок» были почтовые адреса, включавшие названия улиц и номера домов. Хотя официально земля под такие поселения не отводилась, крупные и не мешающие возведению постоянных поселков микрорайоны «самовольщиков» постфактум вносились в генпланы.

Оценка жителями «нахаловок» своего положения не содержала риторики нарушения законности. Для обоснования своего права на самовольное возведение жилья и владение им использовался специфический бамовский нарратив. Примерное содержание его было следующим. В глухой тайге, вдали от цивилизации строители БАМа вели героическую борьбу с природой во имя общего светлого будущего. Своими руками они прорубали просеки и прокладывали первые дороги, сами выбирали точное место будущего города или поселка, осуществляли первичную планировку улиц и строительство первых домов. Таким образом, собственность, как и весь остальной бамовский мир, создавалась руками строителей. Каждый из них имел право построить свой собственный дом без каких-либо официальных разрешений. Использование местного леса в строительстве жилья негласно приветствовалось руководством. Бамовцы «приватизировали» природные ресурсы тех территорий, где проходила дорога²⁶.

Конечно, население «нахаловок», особенно активно разросшихся уже после того, как «первые легендарные километры магистрали» были проложены, имело к первопроходцам БАМа косвенное отношение. Однако оно интегрировало данный нарратив в собственную систему представлений. «Помимо квартир и домов, которые со временем получали жители бамовских поселков и городов, нарративная память стремится включить в тот же ряд и железную дорогу, “которую построили мы”, и “нашу школу”, и “наш спортзал”, и “нашу больницу”, и все больше приближает собственность БАМа к коллективной собственности»²⁷.

В условиях района нового освоения обживание территории происходило раньше, чем формирование советских властных структур. Самовольно построенное жилье начинало восприниматься как собственное, что отразилось не только в захвате земли, но и в неформальных практиках продажи или наследования самостроя. *Балки просто по наследству переходили или так, кто друзьям передавал, кто продавал. Кто как мог договаривался. Вообще, они в собственности того*

были, кто строил²⁸. Собственность как символическое право распространялось и на постройку, и на землю, о чем свидетельствуют факты огораживания дворов, в которых устраивались грядки, теплицы, бани, сараи, кладовые и прочие хозяйственные объекты.

Обычно-правовое понимание собственности²⁹ формировало отношение строителей к неиспользуемой свободной земле как к «ничейной». Жилье на ней строилось как бы вопреки государству и не попадало под государственный учет. На этой основе функционировала еще одна практика поиска жилья — приобретение за деньги самовольно возведенных домов. По мере того как первым владельцам удавалось получить более комфортное жилье, они продавали старое вновь прибывшим.

Продавца обычно находили через знакомых. Некоторые респонденты сообщали, что искали продающийся балок, обходя все дворы соответствующего микрорайона. Сделка купли-продажи осуществлялась нелегально. Никаких документов на жилье ни продавец, ни покупатель не имели. Негласная стоимость колебалась в интервале от 500 до 1500 руб. в зависимости от площади помещения, материалов и качества постройки, расположения, личных договоренностей. В конце 1980-х гг. по мере разрастания государственного жилищного фонда во временном и постоянном исполнении спрос на самострой сократился.

В той же плоскости обычно-правовых отношений реализовывалась еще одна жилищная практика — захват выстроенного государством жилья. На начальном этапе строительства практиковались захваты места в палатке или общежитии, что приводило к невероятному переуплотнению последних. *В комнате в 12 квадратных метров, размещалось 15 человек: и на кровати, и под кроватью, и на столе, и под столом, лишь бы не на улице*³⁰.

С появлением вагончиков, балков и первых бараков распространилась практика семейного рейдерства. Респонденты излагают истории о том, как семья самовольно заселялась в вагончик, комнату, квартиру или нежилое здание по принципу «кто успел». В таких рассказах никогда не фигурирует слово «захватить», почти всегда используется глагол «занять». «Занять» могли и в ситуации отсутствия какого-либо жилья, и при необходимости улучшения жилищных условий. Во втором случае освободившиеся в бараке комнаты соединялись с уже принадлежавшими захватывающим, образуя единую квартиру; осуществлялась самовольная перепланировка, прорубался отдельный уличный вход. Нередко таким путем семья улучшала жилищные условия до трех-, четырех- или пятикомнатной квартиры, что большинству обитателей «большой земли» представлялось недостижимой роскошью и являлось предметом особой гордости хозяев. Данный процесс достиг кульминации в начале 1990-х гг., когда основные строительные работы завершились и с оттоком населения из районов БАМа появилось много пустующих комнат.

В 1970–1980-е гг., когда наблюдался повсеместный дефицит жилья, местные власти и руководство строительных организаций пытались противодействовать рейдерству: отказывали в прописке или ордере на жилье, создавали специальные комиссии на предприятиях, привлекали партийные, комсомольские и профсоюзные организации к давлению на захватчика.

В большинстве описанных случаев вследствие предпринятых мер выселения не происходило. Одним из наиболее эффективных механизмов самозащиты рейдеров являлось переселение в самовольно занятое жилье с маленькими детьми или с беременными на поздних сроках женщинами. Жилищные споры могли доходить до рукоприкладства. *Тут общежитие построили. Нам не дали комнату, я внаглую занял ее с женой и детьми, начальнику отряда чуть в пятак не въехал, чтоб не выгнал меня оттуда*³¹.

Важным обстоятельством протекания подобных конфликтов была постоянная возможность подчиненного лица перейти работать в другую организацию. Нередко работник менял около десятка рабочих мест в поисках более привлекательных условий. Как показывают специальные исследования, проведенные в 1980-х гг., БАМ постоянно испытывал дефицит рабочей силы³². В силу конкуренции работодателей их власть над рядовыми рабочими была ограниченной.

Другим фактором, обусловившим подобную автономию рабочих, была временность самого пребывания на БАМе. Большинство планировало прожить здесь от трех до пяти лет — минимальные сроки, дающие право внеочередного приобретения легкового автомобиля по целевому чеку, выплаченному в рассрочку за данный период. *На самом деле общее настроение сверху донизу было таким, что они вот приехали на три года, получают машину, что-то сделают и уедут домой... Тогда даже было модно увозить гробы. С кладбищем не было проблемы, но почему-то всех умерших все состоятельные люди увозили хоронить на родину. Это была проблема номер один — самолетом, пароходом, машиной вывезти покойника*³³.

Жизнь вносила коррективы в подобные планы, и многим пришлось остаться в районах БАМа надолго. Однако ощущение временности происходящего давало внутреннее основание не выстраивать прочных общественных связей или, по крайней мере, легко их разрывать.

Наконец, транспортное строительство как таковое предполагало перемещение строительных подразделений вдоль трассы будущей магистрали, что также сказывалось на временном восприятии быта.

Более мягкой формой рейдерства было занятие под жилье нежилых помещений. Примеры, когда люди жили в подсобных комнатах при торговых или складских помещениях, в школьных кабинетах, спортивных и актовых залах, различных «темнушках» или каморках, встречаются довольно часто в воспоминаниях бамовцев. Обязательным атрибутом описания респондентом такого проживания являлась его псевдоконфиденциальность. С одной стороны, факт размещения жилья в непредназначенном для проживания помещении рассматривался как нарушение законопорядка и потому хранился в строжайшей секретности; но с другой — «все вокруг» знали о данном нарушении и поддерживали видимость секретности по инерции или в силу личной расположенности к нарушителю. Объясняя этот феномен, рассказчики часто прибегают к концепту БАМа как «большой семье».

Сама жила в той же общаге (где работала вахтером. — Н. Б.). В темнушке, где уборщица ведра и тряпки хранила, был проход в небольшую комнату, там я с двумя детьми. Все это нелегально. Сидели тихо, не разрешала им выходить в коридор. Но опять же все же знали, что мы там живем. Мы же на БАМе как одна

*семья жили. Они (проживающие в общежитии рабочие. — Н. Б.) меня как родную любили, и я к ним также относилась*³⁴.

После обретения собственного угла новоселу следовало позаботиться о прописке. Последняя давала возможность официально устроиться на работу, встать в очередь на жилье, претендовать в дальнейшем на улучшение жилищных условий. Прописку на БАМе осуществляли возникающие одновременно с новыми населенными пунктами поселковые советы. Первоначально временную прописку делали в общежитии или у знакомых, в том числе без фактического проживания. Таким путем узаконивали свое нахождение на БАМе жители «нахаловок», так как в самовольно возведенных жилищах прописывать строжайше воспрещалось. При получении комнаты или квартиры регистрация по новому месту жительства была обязательной.

Следующим шагом новосела являлась постановка в очередь на улучшение жилищных условий. Профсоюзными организациями строительных подразделений, в ведомстве которых находились временные поселки, велась специальная очередь, — в ней учитывались стаж работы и семейный статус. На отдельную комнату могли претендовать только семьи, имевшие детей. Если в семье было два-три ребенка, то можно было рассчитывать на две комнаты в бараке.

Дети являлись действенным инструментом давления на руководство. Предприятия при приеме на работу даже брали расписку, что работник обязуется в течение года не перевозить на БАМ семью. Однако, по признаниям местных жителей, эти ограничения игнорировались, и уже в первый год строители переезжали с женами и детьми.

Со временем сложилась практика отправки на БАМ в качестве десанта главы семейства, который находил или строил жилье, обустроивался, оформлялся на работу, а затем перевозил семью, чтобы вскоре рассчитывать на улучшение жилья.

По словам респондентов, очередь на получение временного жилья существовала формально. Фактически жилые комнаты передавались из рук в руки по личной договоренности. Данная практика основывалась на описанном выше «захватном» праве. *Заселиться в квартиру было невозможно, так как квартиры передавались по наследству или по знакомству. Одна семья выезжает и своим друзьям сообщают. Очередь — не очередь, а друзья заехали, и никто их выселить не может, хоть и комиссии всякие собирали, грозили, все бесполезно... Я также дождалась по знакомству, одна вахтерша выезжала с БАМа и мне сказала: заселяйся в мою квартиру*³⁵.

Передача комнат часто осуществлялась между сотрудниками одной организации, коллегами. Такая смена жильцов могла быть в интересах начальства, для которого было одинаково важно быстро и безболезненно заменить выбывающего работника новым или удовлетворить жилищные претензии более ценного сотрудника. Получалось, что с рабочим местом человек получал неофициально прикрепленное к этому месту жилье. Судя по имеющимся нарративам, такая практика вырабатывалась стихийно благодаря обоюдным действиям руководителей и рабочих строительных подразделений.

Другим распространенным механизмом обхода очереди было размещение в комнате двух семей: одна — легально, по ордеру, а вторая — в гостях. После

отъезда хозяев их место уже официально занимали прежде гостившие у них друзья.

В воспоминаниях бамовцев часто встречаются рассказы об обидях первопроходцев БАМа, которые в течение пяти-десяти лет не могли переехать в отдельные квартиры, в то время как некоторые ловкачи умудрялись получить жилье через несколько месяцев после приезда. Навести порядок в очередности предоставления жилья на протяжении всего периода строительства БАМа властям так и не удалось. В числе прочего это было вызвано слабостью советских и партийных органов управления в районе нового освоения в целом, так как реальной властью часто обладали руководители строительных организаций. *Ну, начальник (тоннельного. — Н. Б.) отряда, он там был всем вообще. И очень сложно было советской власти там какую-то свою власть употреблять. Потому что они привыкли, они приезжали, где нет ни советской власти, ничего, они приезжали в тайгу. Там они сами и царь, и бог, и судья, и все на свете*³⁶.

Жилищная мобильность бамовцев отличалась разнонаправленной динамикой. Вслед за улучшением жилищных условий могло вновь последовать их ухудшение, что было связано не только со всевозможными жизненными коллизиями, но и со спецификой транспортного строительства, предполагающего частые перемещения, и с историческими особенностями сооружения БАМа.

Далеко не все бамовцы стремились перебраться в капитальное благоустроенное жилье, расположенное в постоянных поселках. В разговорах с местными жителями неоднократно встречались случаи отказа от переезда в новый дом. Мотивами таких решений выступали степень обустройства, обжитости имеющегося жилья, нежелание менять привычный уклад, возможности использования прилегающей к дому земли (теплицы, огороды, гаражи, бани и т. д.).

Кроме того, наспех возведенное в конце строительства БАМа капитальное жилье вызывало много претензий к качеству и уже при сдаче в эксплуатацию нуждалось в капитальном ремонте. Таким образом, можно говорить о существовании неформальной шкалы комфортности жилья, на которой временки и самострой могли занимать более высокий ранг, чем благоустроенная квартира в многоэтажном здании.

Другим объяснением нежелания заселяться в постоянные квартиры в многоэтажных домах, встречающимся в интервью, была психологическая установка строителей на временное пребывание. *В 84-м мы получили квартиру... Причем очень интересная деталь: тогда нас уговаривали квартиру занять. Никакой обычной картины получения жилья на БАМе не было... Ну, как обычно, люди стоят в очереди, ждут, идет такая некрасивая борьба за получение ордера. Вот почему это характерно, потому что на самом деле было такое настроение, что никто не собирался здесь жить. Ну, представляете себе, дом сдают и некоторых уговаривают в нем жить*³⁷.

Серьезным контраргументом переезду в многоэтажку в постсоветское время являлись высокие коммунальные платежи. Кроме того, многие бамовцы сознательно решили остаться в старом доме, чтобы дожидаться жилищной субсидии по программе переселения из ветхого и аварийного жилья. Особый резонанс в начале 2000-х гг. получили протестные акции тоннельщиков, не желавших переселяться

из ликвидируемых властями временных поселков³⁸. По мере завершения сооружения железнодорожного пути и разрастания жилищного фонда в районах БАМа спрос на улучшение жилищных условий в пределах бамовских поселений, напротив, уменьшался.

Несмотря на то что жилищный опыт у прибывших на «стройку века» был разным, на БАМе все оказались примерно в одинаковых жилищных условиях. На начальном этапе сооружения магистрали, когда жилищное строительство только разворачивалось, жилье не маркировало социального статуса индивида. Во время нахождения своих «жирные ряды», но они, как правило, были связаны с большими ресурсами определенных строительных организаций. Например, среди строителей более качественным считалось жилье тоннельщиков и мостовиков, а в структуре самого Бамтоннельстроя наиболее комфортное, спроектированное под семейный тип щитовое жилье строил тоннельный отряд № 19. На жилищный статус влияла не близость к советской администрации, а принадлежность к конкретному строительному подразделению.

На БАМе решение жилищного вопроса требовало большей самостоятельности и даже изобретательности населения. Эта самостоятельность приносила свои дивиденды как в виде заработков на кооперативную квартиру на «большой земле», где ожидание государственного жилья могло длиться в течение всей жизни, так и в качестве скорого приобретения собственного жилья в зоне строительства магистрали.

Проанализированные данные дают возможность выделить две типовые траектории жилищной мобильности строителей, связанные с путями попадания на БАМ:

1) для организованно прибывших строителей: временное размещение в палатке или вагончике — место в общежитии — комната/квартира во временном щитовом (брусовом) доме — квартира в постоянном (деревянном, панельном или кирпичном) здании;

2) для стихийно прибывших индивидов: временное размещение у родственников, друзей или знакомых / проживание в нежилом помещении или по месту работы — приобретение или строительство балка («засыпухи») — место в общежитии / комната (квартира) во временном щитовом (реже брусовом) доме — квартира в постоянном (деревянном, панельном или кирпичном) здании.

Во втором случае наблюдаются как более разнообразные виды жилья на начальном этапе обживания новой территории (балки, «засыпухи», бараки, приспособленные под жилье нежилые помещения), так и более широкий набор неформальных практик улучшения жилищных условий (самострой, покупка, захват и др.).

На БАМе не действовали такие факторы жилищной мобильности, как расходы на содержание жилья, особенности социальной инфраструктуры поселка, рекреационные возможности, социальная стратификация и т. д. Либо все коммунальные услуги и электроэнергия были бесплатными, либо плата носила символический характер. Каждая строительная организация имела свои детсады, клубы, библиотеки, спортзалы, прочие объекты соцкультбыта, поэтому смена жилья внутри временного поселка своей организации не открывала доступа к новым социальным благам. Смена же места работы предполагала переселение в жилье,

подведомственное соответствующей организации. Таким образом, среди факторов жилищной мобильности доминируют переезды, связанные с качеством жилья и новым местом работы.

На завершающем этапе строительства дороги и в постсоветский период ситуация меняется. Экономические факторы выходят на первый план. Дороговизна жилищно-коммунальных услуг в благоустроенных домах, невозможность иметь приусадебный участок при многоквартирных и многоэтажных зданиях приводят к тому, что на БАМе вырабатывается своя шкала ценности жилья, не всегда совпадающая с общепринятыми стандартами. В результате временное и самовольно возведенное жилье, предназначавшееся для размещения транспортных строителей в период сооружения магистрали, до сих пор остается востребованным местными жителями, невзирая на высокую степень износа и аварийное состояние многих домов.

* Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ, проект №18-49-030010 p_a и Бурятского госуниверситета, проект №18-03-0502.

¹ Гирц К. Интерпретация культур / пер. с англ. О. В. Барсуковой и др. М., 2004.

² Семенова В. В., Полухина Е. В., Рождественская Е. Ю., Стрельникова А. В. Социобиографический подход к социальной мобильности // Социологический журнал. 2016. Т. 22, № 3. С. 156.

³ Социальная мобильность в России: поколенческий аспект / отв. ред. В. В. Семенова. М., 2017. С. 213.

⁴ 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: dissertation. Chapel Hill, 2002. P. 13–15.

⁵ Knabe B. Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn. Köln, 1977. S. 78–79.

⁶ Государственный архив Республики Бурятия (далее — ГАРБ). Ф. П-8. Оп. 7. Д. 2 Л. 3–4.

⁷ Архивный отдел администрации муниципального образования «Северобайкальский район». Ф. 1. Оп. 1. Д. 800. Л. 18.

⁸ Стась И. Н. Урбанизация самостроя: трудности в нефтедобывающих районах советской Сибири (1960–1980-е гг.) // Сибирские исторические исследования. 2017. № 2. С. 80–99.

⁹ Grützmacher J. Die Baikal-Amur-Magistrale Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München, 2012. S. 342.

¹⁰ Балакирева М., Горяйнова А., Полухина Е. Переезды внутри Москвы: как тип домохозяйства и стиль жизни предопределяет выбор места жительства // ИНТЕРакция. ИНТЕРвью. ИНТЕРпретация. 2017. № 13. С. 83.

¹¹ Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМА (1974–1989 гг.). Улан-Удэ, 2007. С. 20.

¹² Интервью. М., 60 лет, учитель, на БАМе с 1975 г., г. Северобайкальск (Бурятия), 2004 г. Здесь и далее фрагменты интервью даются курсивом, возраст респондентов указывается на момент интервьюирования.

¹³ Интервью. Ж., около 50 лет, учитель, на БАМе с 1975 г., п. Новый Уоян (Бурятия), 2004 г.

¹⁴ Интервью. М., 77 лет, первостроитель, на БАМе с 1974 г., г. Северобайкальск (Бурятия), 2018 г.

¹⁵ Интервью. М., около 65 лет, шофер, на БАМе с 1975 г., п. Новый Уоян (Бурятия), 2004 г.

¹⁶ Интервью. Ж., 57 лет, пенсионер, в прошлом председатель поссовета на БАМе, п. Нижнеангарск (Бурятия), 2004 г.

- ¹⁷ *Рожанский М. Я.* Сибирь как пространство памяти. Иркутск, 2013. С. 88.
- ¹⁸ Интервью. Ж., 48 лет, повар, на БАМе с 1975 г., п. Новый Уоян (Бурятия), 2004 г.
- ¹⁹ Интервью. М., 60 лет, учитель, на БАМе с 1975 г., п. Новый Уоян (Бурятия), 2004 г.
- ²⁰ *Кривой А. С.* БАМ от А до Я. Иркутск, 2004. С. 140.
- ²¹ *Крючков Н. И.* Магистраль у Байкала (репортаж с места событий). Симферополь, 1999. С. 19.
- ²² Интервью. М., 54 года, в прошлом работник тоннельного отряда, на БАМе с 1977 г., п. Северомуйск (Бурятия), 2004 г.
- ²³ *Железко С. Н.* Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. М., 1980. С. 236.
- ²⁴ См., напр.: ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 12. Д. 2. Л. 10–12; Архивный отдел администрации муниципального образования «Северобайкальский район». Ф. 1. Оп. 1. Д. 424. Л. 3–4.
- ²⁵ Интервью. Ж., 62 года, педагог, в прошлом, жительница балка, на БАМе с 1985 г., п. Северомуйск (Бурятия), 2016 г.
- ²⁶ *Воронина Т. Ю.* Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // Неприкосновенный запас. 2009. № 2. С. 76–95.
- ²⁷ *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., 2013. С. 199–218.
- ²⁸ Интервью. Ж., 57 лет, пенсионер, в прошлом председатель поссовета на БАМе, п. Нижнеангарск (Бурятия), 2004 г.
- ²⁹ *Бочаров В. В., Рябикин А. И.* Обычное право в российском политическом дискурсе в периоды реформирования отношений собственности на землю // Журнал социологии и социальной антропологии. 2005. Т. VIII, № 1. С. 150–170.
- ³⁰ Интервью. М., 60 лет, строитель, на БАМе с 1974 г., п. Новый Уоян (Бурятия), 2004 г.
- ³¹ Интервью. М., 54 года, в прошлом работник тоннельного отряда, п. Северомуйск (Бурятия), 2004 г.
- ³² *Аргудяева Ю. В.* Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М., 1988. С. 84–91.
- ³³ Интервью. Ж., 62 года, журналист, на БАМе с 1980 г., г. Северобайкальск (Бурятия), 2004 г.
- ³⁴ Интервью. Ж., 59 лет, пенсионер, в прошлом работник ЖКХ на БАМе, с. Баргузин (Бурятия), 2017 г.
- ³⁵ Там же.
- ³⁶ Интервью. Ж., 57 лет, пенсионер, в прошлом председатель поссовета на БАМе, п. Нижнеангарск (Бурятия), 2004 г.
- ³⁷ Интервью. Ж., 62 года, журналист, на БАМе с 1980 г., г. Северобайкальск (Бурятия), 2004 г.
- ³⁸ Подробнее об этом см.: *Байкалов Н. С.*: 1) Северомуйск: когда кончается тоннель // Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты / отв. ред. М. Я. Рожанский. Иркутск, 2002. С. 196–198; 2) Бунт в Тоннельном // Байкальская Сибирь. Предисловие 21-го века / под ред. М. Я. Рожанского. Иркутск, 2007. С. 286–296.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Байкалов Н. С. «Обживая стройку века»: пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1980-е гг.) // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 4. С. 998–1016. <https://doi.org/10.21638/11701/srbu24.2018.414>
УДК 94(571.5):316

Аннотация: Жилищная проблема сопровождала все социалистические стройки Сибири, включая крупнейший проект позднесоветского периода — строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Форсированные темпы сооружения объекта, а также привилегии и льготы для трудящихся в суровых северных условиях спровоцировали неконтролируемый приток населения в зону БАМа.

Дефицит жилья привел к появлению разнообразных форм «обживания» района нового освоения: палатки, вагончики, бараки, самодельные постройки и приспособленные для проживания производственные помещения и технические сооружения. Вокруг БАМа возникла целая сеть городов и поселков, отличавшихся неоднородной поселенческой структурой. Она состояла из: зон благоустроенной городской застройки для размещения будущих железнодорожников; микрорайонов временного жилья транспортных строителей; «нахаловок» — территорий самовольного жилищного строительства стихийно прибывших на стройку людей. Жилищный опыт строителей магистрали отличался от позднесоветских стандартов, что проявлялось в организации повседневной жизни, своеобразии жилищных практик. При решении жилищных проблем бамовцы проявляли большую инициативность и самостоятельность. Сформировался широкий набор формальных и неформальных практик жилищной мобильности, зависевших прежде всего от формы приезда на БАМ. Организовано прибывших строителей отличали более стабильные и однообразные траектории мобильности. Самостоятельно попавшим на стройку лицам были свойственны более разнообразные и разнонаправленные траектории. Доминирующими факторами жилищной мобильности в советское время выступали качество жилья и смена места работы. В современных условиях возрастает роль экономических факторов, таких как расходы на содержание жилья, размеры придомовой территории и возможности вести приусадебное хозяйство. Временные и самовольно возведенные жилища в этой ситуации обладают рядом конкурентных преимуществ, что делает их востребованными, несмотря на риски, связанные с высокой степенью износа.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, БАМ, поздний социализм, жилищное строительство, жилищно-бытовые условия, повседневность, жилищные практики, социальная мобильность, временные жилища, *нахаловки*.

Сведения об авторе: Байкалов Н. С. — канд. ист. наук, доц., Бурятский государственный университет (Улан-Удэ, Россия); baikalov@bsu.ru

FOR CITATION

Baikalov N. S. "‘Living the Project of a Century’: The Space of Everyday Life and Housing Mobility of the Builders of the Baikal-Amur Railway (1970–1980s)", *Modern History of Russia*, vol. 8, no. 4, 2018, pp. 998–1016. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2018.414> (In Russian)

Abstract: The housing problem was common to all socialist construction projects in Siberia, including the largest project of the late Soviet period: the building of the Baikal-Amur Railway (BAR). The forced pace of construction at the facility, as well as privileges and benefits for working in hard northern conditions, led to uncontrolled migration into the BAR zone. The housing shortage made people look for new forms of "living": tents, trailers, barracks, self-made houses, workplaces, and operational buildings. A whole network of cities and towns with a heterogeneous settlement structure around BAR developed. It consisted of comfortable urban areas for the accommodation of future railway workers, temporary housing complexes for transport builders, and "nakhalovki," squatting housing for people arriving spontaneously. The housing experience of BARers differed from that of the late Soviet standards in the organization of everyday life and special practices. In solving housing problems in BAR settlements, people showed greater initiative and independence. There was a wide range of formal and informal practices of housing mobility, and most depended on how one arrived to BAR. Organized arrivals of builders had more common and stable mobility lines. People, who came on their own initiative, had more diverse and multidirectional ways of housing and rehousing. The predominant factors of housing mobility in Soviet times were housing quality and changing one's place of work. In contemporary conditions, the role of economic factors, such as the cost of maintaining housing, the size of housing plots, and the possibility of farming were increasing. Temporary and illegally erected dwellings in this situation had a number of competitive advantages, which made them in demand despite risks associated with a high degree of wear.

Keywords: Baikal-Amur Railway, BAR, late socialism, housing construction, living conditions, everyday life, housing practices, social mobility, temporary dwellings, *nakhalovki*.

The article is financially supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project N 18-49-030010 p_a and Buryat State University, project N 18-03-0502.

Author: Baikalov N. S. — Candidate of History, Associate Professor, Buryat State University (Ulan-Ude, Russia); baikalov@bsu.ru

References:

- Argudyaeva Yu. V. *Trud i byt molodezhi BAMA: nastojashchee i budushchee* (Moscow, 1988).
- Baikalov N. S. 'Bunt v Tonnelnom', *Baykalskaya Sibir. Predislovie 21-go veka*, Ed. by M. Ya. Rozhanskiy (Irkutsk, 2007).
- Baikalov N. S. 'Severomujsk: kogda konchaetsja tunnel'', *Baykalskaya Sibir: fragmenty sociokulturnoj karty*, Ed. by M. Ya. Rozhanskiy (Irkutsk, 2002).
- Baikalov N. S. *Formirovanie socialnoj infrastruktury poselenij Burjatskogo uchastka BAMA (1974–1989 gg.)* (Ulan-Ude, 2007).
- Balakireva M., Goryainova A., Polukhina E. 'Pereezdy vnutri Moskvy: kak tip domohozjajstva i stil zhizni predopredeljaet vybor mesta zhitelstva', *INTERakcija. INTERviu. INTERpretacija*, no. 13, 2017.
- Bogdanova E. A. 'Kak utopija stala realnostju. "Stroitelstvo BAMA — самое schastlivoe vremja v moej zhizni"', *Topografija schastja: etnograficheskie karty moderna*, Comp. by N. Ssorin-Chaykov (Moscow, 2013).
- Bocharov V. V., Ryabinkin A. I. 'Obychnoe pravo v rossijskom politicheskom diskurse v periody reformirovanija odnosenij sobstvennosti na zemlju', *Zhurnal sociologii i socialnoj antropologii*, no. 1, 2005.
- Geertz C. *Interpretacija kultur* (Moscow, 2004).
- Grützmacher J. *Die Baikal-Amur-Magistrale vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev* (München, 2012).
- Knabe B. *Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn* (Köln, 1977).
- Krivoy A. S. *BAM ot A do Ya* (Irkutsk, 2004).
- Kryuchkov N. I. *Magistral u Bajkala (reportazh s mesta sobytij)* (Simferopol, 1999).
- Rozhanskiy M. Ya. *Sibir kak prostranstvo pamjati* (Irkutsk, 2013).
- Semenova V. V., Polukhina E. V., Rozhdestvenskaya E. Yu., Strelnikova A. V. 'Sociobiograficheskiy podhod k socialnoj mobilnosti', *Sociologicheskij zhurnal*, no. 3, 2016.
- Socialnaja mobilnost v Rossii: pokolencheskij aspekt*, Ed. by V. V. Semenova (Moscow, 2017).
- Stas' I. N. Urbanizacija samostroja: trushhoby v neftedobyvajushhikh rajonakh sovetsoj Sibiri (1960–1980-e gg.). *Sibirskie istoricheskie issledovanija*, no. 2, 2017.
- Voronina T. Yu. 'Pamjat o BAME. Tematicheskie dominanty v biograficheskikh intervju s byvshimi stroiteljami', *Neprikosnovennyi zapas*, no. 2, 2009.
- 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, 2002).
- Zhelezko S. N. *Socialno-demograficheskie problemy v zone BAM* (Moscow, 1980).