

ИСТОРИЯ

УДК 94 (571.54)

DOI: 10.18324/2224-1833-2020-3-63-70

Жилищно-коммунальное хозяйство городских поселений районов БАМа (1970–80-е годы)

Н.С. Байкалов^{1а}, И.В. Ефремов^{2б}

¹ Бурятский государственный университет им. Д. Банзарова, ул. Смолина, 24а, Улан-Удэ, Республика Бурятия

² Братский государственный университет, ул. Макаренко, 40, Братск, Россия

^а baikalov@bsu.ru, ^б ivefremov@bk.ru

Статья поступила 20.09.2020, принята 22.09.2020

В статье рассмотрены основные этапы формирования жилищно-коммунального хозяйства населенных пунктов районов строительства западного участка БАМа в позднесоветский период. Проанализированы особенности развития систем тепло- и водоснабжения, канализации, очистных сооружений и утилизации твердых бытовых отходов, а также становления городских ремонтно-эксплуатационных служб. В заключение сделаны выводы об отставании в сооружении объектов коммунальной инфраструктуры от темпов роста жилого фонда новых поселений, преобладании инженерных сетей во временном исполнении, принадлежащих различным предприятиям и ведомствам, слабой материально-технической оснащенности и недостаточном кадровом обеспечении жилищно-коммунальных служб.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; малые города; социальная инфраструктура; жилищно-коммунальное хозяйство; коммунальные услуги.

Housing and communal services in the urban settlements of the BAM regions in 1970–1980s

N.S. Baikalov^{1а}, I.V. Efremov^{2б}

¹ Buryat State University; 24a, Smolin St., Ulan-Ude, Republic of Buryatia

² Bratsk State University; 40, Makarenko St., Bratsk, Russia

^а baikalov@bsu.ru, ^б ivefremov@bk.ru

Received 20.09.2020, accepted 22.09.2020

The article discusses the main stages of the formation of housing and communal services in the settlements in the areas of construction of the western section of the BAM in the late Soviet period. The features of the development of systems of heat and water supply, sewerage, treatment facilities and utilization of solid household waste, as well as the formation of urban repair and maintenance services are analyzed. In conclusion, conclusions are drawn about the lag in the construction of communal infrastructure facilities from the growth rates of the housing stock of new settlements, the prevalence of temporary engineering networks belonging to various enterprises and departments, poor material and technical equipment and insufficient staffing of housing and communal services.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; towns; social infrastructure; housing and communal services; public utilities.

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) предусматривало не только реализацию масштабного транспортного проекта, но и создание около десятка крупных территориально-производственных комплексов с современным набором промышленных производств и развитой сетью городских поселений. В историографии комсомольской стройки основное внимание уделялось производственным аспектам.

Между тем, именно притрассовые города и поселки должны были стать опорными пунктами социально-экономического освоения северных территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока. Как показывают современные исследования, основу любого населенного пункта составляет система жилищно-коммунального хозяйства. Недостаточное развитие данной сферы и связанные с этим неблагоприятные жилищные условия отрица-

тельно влияют на здоровье людей, препятствуют закреплению новоселов в пределах населенного пункта, приводят к оттоку населения из региона [1, с. 303]. К основным показателям, характеризующим состояние ЖКХ, исследователи относят строительство, эксплуатацию и ремонт жилья, благоустройство и уборку территорий, тепло- и водоснабжение, электроэнергетику и пр. [2, с. 58].

В жилищном строительстве населенных пунктов БАМа предусматривалась разработка проектов различных серий домов, дифференцированных в зависимости от этажности и конструкций в соответствии с природно-географическими условиями регионов, размерами и типами поселений и прочими факторами. Для застройки временных поселков планировалось использовать передвижные, сборно-разборные и контейнерные здания, представленные 188 типовыми проектами [3, с. 120]. Несмотря на имевшийся зарубежный и отечественный опыт разработки и внедрения мобильных жилых модулей, на практике основную долю временного жилого фонда составляли вагон-дома, сборно-щитовые здания, «бараки», «балки» и др. [4].

Возведение постоянного жилого фонда, рассчитанного на железнодорожников, которые должны были сменить строителей после завершения прокладки магистрали, осуществлялось строительными организациями шефских республик, краев и областей. Ленинградским институтом Госгражданстроя СССР (ЛенЗНИИЭП) были разработаны проекты жилых домов и блок-секций крупнопанельной серии ИС-122, технология и нестандартное заводское оборудование для их производства. После ряда усовершенствований данная серия стала одной из самых распространенных в населенных пунктах БАМа, так как учитывала климатические, мерзлотные и сейсмические условия местности.

Объективная потребность в жилье в полтора-два раза превосходила плановые объемы. Например, мехколонна (МК) № 83, передислоцированная в п. Якурим для производства земляных работ на участке Лена — Кунерма, получила от УС «Ангарстрой» 13 жилых домов «очень низкого качества» для размещения коллектива численностью 289 чел. [5, л. 77-79]. Работники треста «Мостострой-9» вместе со своими семьями численностью 6 168 чел. располагались на 32 тыс. м² жилья, что составляло 5,1 м² на человека [6, л. 62]. В п. Звездном на 593 работника МК № 132 приходилось 2 233,5 м² жилья (4 м² на чел.), на 524 трудящихся МК № 142 — 3 507 м² жилья (6 м² на чел.) [7, л. 68]. По подсчетам историка Г.П. Власова, размеры жилой площади, приходившиеся в среднем на одного человека, в целом по ГлавБАМстрою изменялись незначительно: в 1975 г. — 6,8, в 1980 г. — 7,8, в 1982 г. — 8 м² [8, с. 61].

Во второй половине 1980-х гг. внимание к жилищному строительству усилилось. В комплексной программе развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 г. предусматривались более высокие, чем в целом по стране, темпы роста жилищного строительства [9, с. 160]. Тем не менее, в населенных пунктах БАМа решить проблему жилья на протяжении всего периода осуществления транспортного проекта не удалось. Например, по данным Дорпрофсожа восточносибирских транспортных строителей, каждый третий работник УС «Ангарстрой» нуждался и жилье [10, л. 60]. В целом по БАМу обеспеченность жильем составила по всему жилфонду 11,5–12,5 м², по капитальному жилью — 7–8 м² при норме по среднеширотным регионам в 18 м². По оценке Г.П. Власова, из более чем 1,5 млн м² жилья ГлавБАМстроя лишь пятая часть была построена в постоянном исполнении [8, с. 64].

Среди причин отставания в сооружении жилья центральное место занимает недооценка потенциальной численности населения региона строительства со стороны разработчиков проекта, которые первоначально рассчитывали завершить укладку магистрали за девять лет [11, с. 11]. Из-за сложных климатических и геологических условий, отсутствия необходимой техники и неразвитости транспортной системы сооружение БАМа затянулось на десятилетия, сбойка последнего крупного объекта — Северо-Муйского тоннеля завершилась только в 2003 г. В результате темпы демографического прироста в районах стройки опережали общесоюзные и российские показатели более чем в три раза. В поиске новых карьерных возможностей, высоких заработков, получения доступа к дефицитным товарам люди стекались в регион с разных концов страны. Кроме того, возведение жилья тормозилось из-за отсутствия местных баз стройиндустрии, перебоев в поставках материалов и комплектующих из других регионов страны, регулярных сокращениях финансирования объемов жилищно-гражданского строительства [12, с. 165].

Вместе с тем приоритет производственных интересов над социальными при строительстве БАМа был менее выраженным, чем на других социалистических стройках Сибири и Дальнего Востока. Комплексность застройки населенных пунктов БАМа предполагала необходимость строительства систем инженерного обеспечения. По оценкам экспертов, объем капитальных затрат на эти цели составлял не менее 20 % общего объема вложений в жилищно-гражданское строительство в районах БАМа [13, с. 71, 72]. Организации Госстроя СССР и Госгражданстроя РСФСР провели большую работу по созданию нормативной базы и фонда типовых проектов инженерных систем, характерных

для большинства районов Сибири и Дальнего Востока. Было установлено, что свыше 40 типовых разработок объектов инженерного оборудования могли применяться в зоне БАМа. В них были применены принципиально новые технологические, объемно-планировочные и конструктивные решения, обеспечившие снижение стоимости строительства [3, с. 121]. Однако практический опыт реализации строительного проекта в условиях района нового промышленного освоения заставил внести множество коррективов в первоначальные планы.

Сооружение сетей теплоснабжения началось практически одновременно с развертыванием временных поселков строителей. В течение 1975 г. в поселках иркутского участка стройки были завершены работы по теплофикации основной части жилого фонда, в том числе все здания сборно-разборных серий. Как правило, каждая организация подключала подведомственные ей социальные объекты и жилые дома к нескольким мало-мощным котельным. В результате в одном населенном пункте могло размещаться более десятка котельных. Например, в Северобайкальске насчитывалось 30 временных котельных разных ведомств, обслуживающих различные микрорайоны и объекты [14, л. 213–215]. В Каларском районе на шесть поселков строителей приходилось 34 котельные и 60 км теплосетей [15, л. 167]. Поселки загрязнялись развалами угля, выбросами шлака и сажи. Содержание вредных веществ в воздухе превышало допустимые показатели, нарушая санитарное состояние поселков.

Снабжение углем также носило децентрализованный характер. Из-за плохого состояния дорог, недостатка рабочей силы и автотранспорта, отсутствия договоров с поставщиками многие организации не могли своевременно обеспечить свои поселки топливом и были вынуждены отапливать их «с колес». Сложная ситуация возникла в 1978 г. в п. Гранитном, где к началу отопительного сезона не был произведен запас угля и дров.

Во многих бамовских поселках временные теплосети прокладывали надземным способом. По мнению строителей, такая технология позволяла затрачивать меньше времени на монтаж и оперативно производить ремонтные работы в случае повреждения, поскольку многие поселки располагались в зоне вечной мерзлоты. Кроме того, размещенные в деревянных коробах трубы теплотрассы всегда можно было подвергнуть дополнительной теплоизоляции. Тем не менее, большинство временных котельных регулярно требовали ремонта и наращивания мощностей в связи с постоянно растущим жилфондом. Нередко они не обогревали поселки, выдавая на выходе около 60–70 градусов тепла. Это приводило к тому, что жильцы разме-

щали в своих благоустроенных или полублагоустроенных квартирах печи и отапливались дровами. В архивных документах и воспоминаниях строителей встречаются многочисленные свидетельства о выходе временных котельных из строя из-за морозов, некачественного монтажа, износа или повреждений теплосетей [15, л. 168, 169].

Содержание временных котельных дорого обходилось предприятиям, так как временный жилфонд находился на балансе транспортных строителей, не учитывался в бюджетах районов и, соответственно, не получал финансирования. ГлавБАМстрой также не выделял средств, требуя сократить количество работников. В конечном счете, ремонт проводился самими строительными организациями в случаях «острой необходимости» при наличии свободных средств [15, л. 95, 96].

К теплосетям не присоединялись некоторые брусчатые и рубленые дома, микрорайоны самовольной застройки. В таких случаях жильцы прибегали к обустройству печного отопления. 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 подсолненной водой и электродами). Каждое подразделение имело передвижную дизельную электростанцию, обеспечивавшую электроэнергией свой микрорайон. С прокладкой железнодорожных путей электроснабжение временных поселков стало осуществляться с помощью энергопоездов. С проведением ЛЭП электричество начало поступать в районы стройки постоянно.

Ликвидация малых котельных и создание единых систем тепло- и водоснабжения осуществлялись крайне медленно. На начало 1982 г. 69,4 % общественного жилого фонда Усть-Кутского района было переведено на центральное теплоснабжение [16, л. 44], в 1984 г. — 72,3 % [17, л. 38]. На читинском участке БАМа выполнение планов по строительству коммунального хозяйства к сентябрю 1982 г. составило 60,5 % [18, л. 110].

При введении центральных котельных старые ведомственные котельные также продолжали работать. Например, в первой половине 1980-х гг. центральная котельная станции Звездная обеспечивала горячим водоснабжением и отоплением постоянный поселок, детсад, ФАП, вокзал. Жилой фонд СМП-266, состоящий из 106 жилых домов площадью 13 155 м², только наполовину обеспечивался теплом, производимым тремя котельными. В микрорайоне МО-44 только 420 из 9 442 м² жилой площади снабжались центральным тепло- и водоснабжением от собственном котельной [19, л. 123].

Форсировать процесс создания единых систем теплоснабжения могли только чрезвычайные ситуации. Типичным примером подобного подхода является случай Северобайкальска, в котором в конце 1979 г. произошла серьезная авария. Городские власти не имели возможности справиться с аварией и оперативно восстановить теплоснабжение. Служба ЖКО города размещалась в одном вагончике и представляла собой коллектив из «трех-четырёх слесарей», в основном устранявших небольшие сантехнические неисправности в домах. Инициативу по устранению аварии взяло на себя градообразующее предприятие «Нижнеангарсктрансстрой». По воспоминаниям одного из участников событий, был организован оперативный штаб, собрана бригада рабочих: «Первым делом начали делать печи в дома, в роддом, в школы. Окна выставляли, буржуйки обыкновенные, чтобы хоть как-то отогреть и этим теплом спасти часть всей системы отопления. Потом взяли в “ЛенБАМе” воздуходувку, которая греет самолеты...» [20]. С наступлением лета началась полная реконструкция теплосетей и создание единой системы. Примечательно, что для такого крупного и значимого для БАМа населенного пункта, как Северобайкальск, не существовало актуального проекта единой теплоэнергосистемы, так как разработанные проектировщиками документы не учитывали фактической численности жителей и стихийно сформировавшейся структуры расселения. В итоге все расчеты производились в процессе самой реконструкции по личным инициативам и договоренностям ответственных лиц. Подобное явление было характерно не только для районов пионерного освоения, но и для старых промышленных регионов. Как отмечают исследователи, фактическая расплывчатость плановых заданий порождала импровизации в действиях местных руководителей, а в решении многих хозяйственных задач в СССР практиковалось привлечение к работам так называемых «представителей трудовых коллективов» [21, с. 13, 16].

Водоснабжение новых населенных пунктов осуществлялось из находившихся поблизости открытых водоемов. По мере обустройства строителей в каждом поселке стали сооружаться артезианские скважины, от которых автоцистерны доставляли воду в жилые микрорайоны. Перебои в подвозе питьевой воды вынуждали жителей хранить ее в бочках и цистернах в течение 7–14 дней, что приводило к частым нарушениям санитарных норм. Вместе со строительством теплотрасс осуществлялась прокладка водопровода. В некоторых небольших поселках удалось охватить холодным водоснабжением почти все жилые дома. Например, в п. Кунерме к 1978 г. без водопровода осталось менее десятка домов, которые продолжали

обслуживаться «водовозкой» [22, л. 20–22]. В более крупных поселениях водопроводом было обеспечено от 30 до 60 % жилого фонда. К примеру, в 1982 г. поселки иркутского участка стройки были охвачены холодным водоснабжением на 55 % [16, л. 44], в 1984 г. — на 64 % [17, л. 38]. В это же время поселки бурятского и читинского участка магистрали были подключены к системе водопровода на 30–40 % [23, л. 16, 17].

Горячее водоснабжение временного жилого фонда Минтрансстроя не предусматривалось. По рассказам строителей, жильцы устраивали его самостоятельно, нелегально проводя трубы от теплосетей или сливая горячую воду из радиаторов.

Несмотря на особую технологию размещения водопроводных путей и их усиленную теплоизоляцию, водоснабжение поселков часто оказывалось неготовым к работе в зимних условиях. В архивных документах п. Магистрального на протяжении ряда лет встречаются сведения о прорывах труб и затоплении водой подвалов зданий постоянного поселка железнодорожников, включая жилые дома, школу, больницу и др. Жильцы жаловались на «тучи комаров в подъездах и подвалах». Однако ни ЖКО поселка, ни отделение железной дороги не имели необходимого оборудования для откачки воды и обращались за помощью к предприятиям строителей [24, л. 67].

Слабым местом в коммунальном хозяйстве населенных пунктов БАМа была утилизация жидких отходов. Канализацией во временных поселках были оборудованы только помещения некоторых социальных учреждений и общежитий. Жилой фонд Минтрансстроя в большинстве поселков не имел благоустроенных санузлов в домах и обеспечивался местными туалетами уличного типа. Уровень благоустройства туалетов зависел от ведомственной принадлежности. В поселках тоннельщиков уличные туалеты имели паровое отопление и электричество. В поселках строительно-монтажных поездов и мехколонн часто строились холодные туалеты.

Жилищные комиссии регулярно выявляли такие нарушения, как отсутствие в поселках выгребных ям, переполненность септиков и санузлов, слив сточных вод от столовых, бань, прачечных, жилых домов непосредственно на жилую территорию либо в расположенные поблизости водоемы. Канализационного оборудования в районы стройки выделялось недостаточно. В 1975 г. Минжилкомхозом РСФСР было направлено в ГлавБАМстрой 10 канализационных установок КУ-200 для очистки сточных вод, из которых семь потребовалось установить в Новом Уояне и Северобайкальске [25, л. 101]. В 1977 г. обслуживание притрассовых поселков осуществляли 174 ассенизационные автомашины и 34 мусоровоза, в 1978 г.

было дополнительно выделено еще 64 ед. техники [26, л. 53].

В 1987 г. в распоряжении ЖКО Казачинско-Ленского ЛПХ, обслуживавшего в п. Магистральном 15 тыс. м² жилья, находились «две неисправные ассенизационные машины, одна водовозка и тракторная тележка, которая с наступлением сенокосного периода отправляется в совхоз». По замечанию руководителей райисполкома, такая оснащенность была не самой «отсталой» в сравнении с ЖКО других предприятий [27, л. 125].

Мощностей временных очистных сооружений для обслуживания постоянно растущего населения поселков постоянно не хватало. Кроме того, оборудование на станциях очистки часто выходило из строя. В п. Звездном весь процесс очищения сводился к хлорированию нечистот и их сливу в р. Таюру [28, л. 140–141]. В пос. Улькане и Магистральном все нечистоты сбрасывались в реки Юхтинку и Киренгу из-за неисправного состояния очистных сооружений [29, л. 151]. Широкий резонанс вызвала проблема строительства очистных сооружений в Северобайкальске, сточные воды которого наносили серьезный ущерб экосистеме озера Байкал. В 1980-е гг. там была запущена система биологической очистки, успешно функционирующая до начала 2000-х гг.

Твердые бытовые отходы собирались в мусоросборники летнего и зимнего типов, которые в большинстве поселков не отвечали Санитарным правилам по очистке территории поселков БАМ № 1434-76. Мусоросборники устанавливались непосредственно на грунт вместо требуемых по нормам бетонированных или песчано-солевых площадок. Подъездные пути к местам расположения мусорных контейнеров часто находились в плохом состоянии и не имели опознавательных знаков. В холодное время года вокруг площадок образовывались наледи от жидких нечистот, которые своевременно не удалялись и затрудняли доступ к контейнерам как со стороны жильцов, так и со стороны представителей коммунальных служб. Все это приводило к переполнению мусоросборников и «захламлению» прилегающих территорий. Например, в 1981 г. жилищная комиссия в пос. Новая Чара обнаружила, что жители выбрасывали бытовые отходы «за порог» или в случайных местах недалеко от поселка [30, л. 22–24]. В 1984 г. из-за недостатка техники мусор в пос. Улькане не вывозился несколько месяцев. Жители сваливали бытовые отходы у забора детсада или за поселком в лесу [31, л. 41, 42].

Руководители предприятий постоянно получали замечания со стороны местных властей. Чтобы улучшить положение с загрязнением своих поселков, некоторые строительные организации отказались от мусоросборщиков и ежедневно собирали

отходы мусоровозами [23, л. 16, 17]. Однако успеха такое нововведение, как правило, не имело. Архивные документы свидетельствуют, что подобные меры приводили к еще «большему захламлению» придомовых территорий, так как находящиеся на работе жильцы не успевали своевременно выносить мусор. Другой распространенной практикой «утилизации отходов» было сооружение в жилых микрорайонах мусорных ям, которые по мере заполнения просто засыпались грунтом. Например, в микрорайоне МК № 145 пос. Улькана строители «выкопали яму посреди дворов и два года сваливали в нее мусор» [31, л. 42].

Сооружение объектов коммунального хозяйства в капитальном исполнении отставало от темпов возведения постоянных поселков. Субподрядные организации вынуждены были подключать построенные здания к временным коммуникациям, что приводило к удорожанию строительно-монтажных работ и росту дополнительных затрат на сооружение и обслуживание временных инженерных сетей. Так, в 1978 г. по строительству объектов тепло-, водо-, энергоснабжения и очистных сооружений в постоянных поселках Звездного и Нии, а также в микрорайоне станции Лена г. Усть-Кута, план выполнен на 43 %, из 5 943,3 освоено 2 610 тыс. р. Субподрядчики «АрмБАМстрой» и «ГрузБАМстрой» к сооружению коммунальных сетей не приступали [32, л. 154, 155]. В 1979 г. комиссия Госстроя РСФСР отмечала, что в отставание в выполнении работ по инженерным сооружениям при возведении Северобайкальска допущено в результате «неправильного планирования и финансирования» Дирекцией строительства БАМ и отсутствия квалифицированных специалистов у ГлавБАМстроя. Задержка с вводом центрального отопления привела к появлению в городе 30 временных котельных [14, л. 213–215]. Наиболее сложная ситуация сложилась в Тынде с населением 48,5 тыс. чел., где насчитывалось 165,6 тыс. м² городского жилфонда, из которого только 39 % было обеспечено водопроводом, 37,8 % – канализацией, 75,8 % – центральным отоплением, 39,8 % – газом, 16,3 % – электроплитами. В городе размещалось около 50 мелких котельных, центральная котельная МПС на 47 Гкал/час и котельная хлебозавода на 10 Гкал/час [33, л. 130–132].

Наблюдаемые диспропорции в жилищном строительстве и коммунальном обеспечении жилфонда были вызваны разными причинами. В архивных документах сохранились свидетельства о приоритетной подготовке проектной документации по жилым зданиям и запаздывании – по объектам жкх. Например, по плану выдача рабочих чертежей коммунальных объектов по Кичере, Ангое и Новому Уояну, которые разработал Сибгипротранс, предусматривалась только в 1982 г.

Другой причиной строители называли нарушения правил финансирования группой заказчика. Например, на строительство котельной в Кичере было выделено 30 тыс. р. вместо 1,3 млн по смете, на 24 жилых дома в Новом Уояне выделено 290 тыс. при смете в 2 млн [34, л. 32]. Кроме того, многие отмечали, что генпланы поселков были нарушены районами самовольного строительства, часто занимавшими территории, выделенные для коммунальных объектов. Так, в Магистральном жители индивидуального поселка, построенного без разрешения местных Советов в зоне строительства инженерных сетей, отказались покидать свои дома за неимением другого жилья [27, л. 130]. По замечанию архитектора Северо-Байкальского района Б.Б. Бадмацыренова, ни в одном из генпланов поселков не были предусмотрены зоны индивидуальной застройки, что привело к росту «нахаловок» [34, л. 34]. «Люди живут, и девать их некуда», — объясняло невозможность приступить к строительству постоянного пос. Новая Чара руководство СМУ «КазахБАМстрой» [15, л. 24].

Действовавшая в населенных пунктах БАМа структура управления жилфондом отличалась громоздкостью и низкой эффективностью. В старых населенных пунктах коммунальные службы были представлены территориальными производственными управлениями коммунального хозяйства (комхозами), ремонтно-строительными участками (РСУ) и энергоучастками. Во временных и строящихся постоянных поселках данные функции возлагались на жилищно-коммунальные отделы строительно-монтажных поездов трестов ГлавБАМстроя. В Усть-Куте было организовано городское управление коммунального хозяйства и комбинат коммунальных предприятий. Почти весь капитальный жилой фонд находился на балансе ведомственных организаций: Осетровский речной порт, Северобайкальское отделение дороги, производственное объединение «Леналес». В 1984 г. центральная котельная станции Лена-Восточная была передана на обслуживание тресту «Мостострой-9», а теплосети — НГЧ-8 и СМП № 288 [35, л. 16–18].

Техническую эксплуатацию жилищного фонда и объектов коммунального назначения в городах и стационарных поселках железнодорожников осуществляли дистанции гражданских сооружений трех отделений БАМ ЖД. На иркутском участке дороги была создана дистанция гражданских сооружений Северобайкальского отделения БАМ ЖД в составе 117 чел. На бурятском участке стройки все объекты жкх, кроме пяти крупнопанельных домов Северобайкальска, в начале 1980-х гг. являлись временными и находились на балансе строительных организаций. Для сравнения: численность отдела жкх «БАМтоннельстроя» состав-

ляла 311 чел., а Северобайкальского отделения железной дороги по бурятскому участку — 127 работников. На читинском участке временные объекты обслуживались подразделениями УС «БАМстройпуть», а постоянные относились к службе гражданских сооружений Амурской железной дороги. Основная часть жилфонда Тынды находилась на балансе Тындинской дистанции гражданских сооружений БАМ ЖД. В ведении местных Советов насчитывалось 13,4 тыс. м² жилья [33, л. 130–132].

Как отмечают историки, ведомственная разобщенность снижала эффективность управления и «возможности проведения единой технической и экономической политики в сфере жилищно-коммунального хозяйства» [36, с. 147]. Большое количество мелких нерентабельных жилищно-эксплуатационных контор и домоуправлений было не в состоянии обеспечить качественное обслуживание. Выделяемые на ремонт средства использовались неэффективно, а качество произведенного ремонта повсеместно оставалось низким. Создание единых ремонтно-строительных и жилищно-эксплуатационных служб, предусмотренное Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР № 740 от 4 сентября 1978 г. «О мерах по дальнейшему улучшению эксплуатации и ремонта жилищного фонда», тормозилось ведомственной разобщенностью и отсутствием материально-технической базы эксплуатации и ремонта жкх. Так, в 1986 г. Усть-Кутским горисполкомом была предпринята попытка организации городской производственной технической базы обслуживания жилфонда, подразделений аварийно-технических служб по ликвидации аварийных ситуаций на коммунальных сетях, а также участка по техническому обслуживанию бытовых электроплит. Однако созданные аварийно-диспетчерские службы в жилых районах при ведомствах занимались только своим жильем. Речной порт, «ЛенаБАМстрой» и НГЧ-8 содержали на своем балансе 50 % жилфонда. Из-за отсутствия производственного помещения участок по ремонту и техобслуживанию бытовых электроплит организовать не удалось [37, с. 47].

Строительные организации требовали передачи ведомственного жилого фонда исполкомам Советов народных депутатов. Свою позицию они мотивировали отсутствием своих работников среди жильцов подлежащих передаче домов, а также ссылались на постановление Совета Министров СССР от 26 августа 1967 г. № 807. Например, в 1984 г. в микрорайоне станции Лена и пос. Якурине в 10 домах, находившихся на балансе СМП-288 «ЛенаБАМстроя», никто из проживавших (201 чел.) не работал в тресте. СМП прекратил обслуживание этих домов. После вмешательства сельсо-

вета пять домов было передано НГЧ-8 Северобайкальского отделения дороги, остальные остались «бесхозными» [35, с. 17].

Местные власти отказывались принимать инвентарное жилье Минтрансстроя. В соответствии с рекомендациями Госплана, ЦСУ и Минфина СССР по передаче ведомственного жилья исполкомы настаивали, чтобы все сборно-щитовые дома, простоявшие без ремонта 9–10 лет, сносились самими строительными предприятиями до их передислокации, а земельные участки рекультивировались. Объемы сносимого ветхого и аварийного жилья были небольшими. Так, за 1986 г. в Усть-Куте было снесено всего два барака и девять строений малоценного ветхого жилья, из которых переселено 52 семьи. При этом в городе сохранялось более 1,8 тыс. м² жилья, официально признанного жилищной комиссией ветхим, в котором проживало 133 семьи [37, с. 56]. В 1988 г. исполком Магистральнинского поссовета решил обязать строительные предприятия предоставить квартиры вне очереди лицам, проживавшим во времянках в зоне сооружения теплотрассы [38, с. 39]. Основным препятствием сносу времянок являлась нехватка свободного жилья, в котором можно было разместить переселенцев.

Рекультивацию снесенного временного жилья подрядчики не проводили, ссылаясь на недоста-

ток выделенных средств. Выгребные ямы, трубы, мусоросборники оставались открытыми, что приводило к вспышкам инфекционных заболеваний в теплое время года.

Система жилищно-коммунального хозяйства в населенных пунктах БАМа формировалась стихийно, из временных объектов инфраструктуры и инженерных сетей, принадлежащих различным ведомствам. Она не обладала необходимым уровнем материально-технического оснащения и кадрового обеспечения. Несмотря на наличие большого количества разработок, на практике многие проекты так и не были доведены до реализации. Жилой фонд постоянных поселков возводился без необходимого инженерного обеспечения и подключался к временным коммунальным сетям. Создание единых служб коммунального обслуживания протекало крайне медленными темпами и сталкивалось с необходимостью передачи инвентарного жилья Минтрансстроя на местный бюджет, ликвидации ветхого и аварийного жилищного фонда и сопряженными с этим проблемами переселения проживающих в нем граждан.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Правительства РБ, проект № 18-49-030010р_а, и гранта Бурятского государственного университета им. Д. Банзарова, проект № 20-10-0502.

Литература

1. Боровикова З.В. Развитие жилищно-коммунальной инфраструктуры Кемеровской области в 1946–1950-е гг. // Вестн. Кемеровского гос. ун-та. 2019. Т. 21. № 2. С. 303–312.
2. Ложкина Н.Н. Жилищно-коммунальное хозяйство Горного Алтая в 60-70-х гг. XX в. // Мир Евразии. 2010. № 2 (9). С. 58–60.
3. БАМ: строительство и хозяйственное освоение / ред. А.Г. Аганбегян, А.А. Кин, В.П. Можин. М.: Экономика, 1984. 144 с.
4. 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.
5. Архивный отдел организационно-контрольного управления администрации г. Братска. Ф. Р-146 (Дорпрофсоюз восточно-сибирских трансп. строителей). Оп. 1. Д. 174.
6. Архивный отдел Усть-Кутского муниципального образования (АО УКМО). Ф. Р-47 (Мостостроительный трест № 9). Оп. 1. Д. 87.
7. АО УКМО. Ф. Р-34 (Звезднинский пос. совет депутатов трудящихся). Оп. 1. Д. 4.
8. Власов Г.П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2015. 162 с.
9. Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке (1946-1991 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2008. 204 с.
10. Архивный отдел организационно-контрольного управления администрации г. Братска. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 430.
11. Аршба Л.Н. Экономическая оценка эффективности стратегий развития Байкало-Амурской магистрали: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Новосибирск, 2005. 168 с.
12. Байкалов Н.С. Советская жилищная политика в районах нового освоения: опыт БАМа // Власть. 2016. № 8. С. 164–168.
13. Регион БАМ: концепция развития на современном этапе / ред. А.Г. Гранберг, В.В. Кулешов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. 212 с.
14. Рос. гос. архив экономики (РГАЭ). Ф. Р-9538 (Минтрансстрой СССР). Оп. 16. Д. 4246.
15. Гос. архив Забайкальского края (ГАЗК.). Ф. Р-927 (Совет народных депутатов Каларского р-на Читинской обл.). Оп. 1. Д. 596.
16. АО УКМО. Ф. Р-29 (Усть-Кутский гор. совет депутатов трудящихся). Оп. 1. Д. 314.
17. АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 403.
18. ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 463.
19. АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 89.
20. Полевые материалы автора (ПИМ): интервью с ветераном БАМа, г. Северобайкальск, 2018 г.
21. Ильин А.Ю. Городское хозяйство Тамбова в 70-80 гг. XX века: рассказывают руководители: науч. изд. Тамбов: Изд-во Чеснокова А.В., 2013. 210 с.
22. Архивный отдел Казачинско-Ленского муниципального района (АО КЛМР). Ф. Р-43 (Кунерминский пос. совет народных депутатов). Оп. 1. Д. 1.

23. ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 598.
24. АО КЛМР. Ф. Р-38 (Магистральнинский пос. совет Казачинско-Ленского райисполкома). Оп. 1. Д. 84.
25. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1646.
26. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431.
27. АО КЛМР. Ф. Р-1 (Казачинско-Ленский райисполком Совета народных депутатов). Оп. 1. Д. 514.
28. АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 104.
29. АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 434.
30. ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 425.
31. АО КЛМР. Ф. Р-39 (Ульканский пос. совет народных депутатов). Оп. 1. Д. 73.
32. АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 235.
33. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825.
34. МКУ «Управления культуры и архивного дела МО «Северо-Байкальский р-н». Ф. Р-1 (Северо-Байкальский райисполком Совета народных депутатов). Оп. 1. Д. 552. Л. 32.
35. АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 405.
36. Власенко И.А. Функционирование жилищно-коммунального хозяйства городов Среднего Поволжья в 1960-1980-е гг. // Вестн. Волжского ун-та им. В. Н. Татищева. 2011. № 8. С. 144-150.
37. АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 458.
38. АО КЛМР. Ф. Р-38. Оп. 1. Д. 104.