РЕГИОНАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

REGIONAL HISTORY

УДК 930.1:94(571.5)
DOI: 10.21209/1996-7853-2018-13-4-62-69

Николай Сергеевич Байкалов,
кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет
(670000, Россия, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а),
e-mail: baikalov@bsu.ru

Зарубежная историография советского БАМа: тематические доминанты и ключевые сюжеты[1]

Позднесоветская модернизация Сибири и Дальнего Востока занимает одно из центральных мест в зарубежной историографии «развитого социализма». БАМ, будучи одним из самых крупных проектов данного периода, вызывал интерес иностранных авторов практически с первых лет строительства. В период «холодной войны» внимание к БАМу было продиктовано стремлением оценить эффективность социалистической системы и определить перспективы её развития. В настоящее время наблюдается новый подъём исследовательской активности зарубежных учёных, связанный с «азиатским вектором» внешнеэкономической стратегии России и интенсивным сырьевым освоением региона. Данная работа фокусируется на выявлении тематических доминант и ключевых сюжетов в зарубежных исследованиях, посвящённых советскому периоду строительства и эксплуатации БАМа. Привлекая традиционные и междисциплинарные методы историографического анализа, автор выделяет такие тематические направления исследований, как причины сооружения магистрали, мотивы приезда строителей, соотношение официального и неофициального образов стройки, общую оценку места БАМа в истории страны. В рамках каждой доминанты описываются типичные наборы интерпретаций, составляющие ключевые сюжеты исследований, производится хронологическое ранжирование данных сюжетов по трём основным периодам зарубежной историографии БАМа.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, поздний социализм, социалистическая модернизация, социально-экономическое развитие, историография

Введение. В зарубежной историографии позднего социализма в СССР одно из центральных мест занимают вопросы индустриального освоения восточных регионов страны. Вполне закономерно, что большое количество исследований посвящено крупнейшему проекту развитого социализма – Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. БАМ, провозглашённый советской пропагандой «стройкой века», соединил в себе ожидания ревитализации советской системы («дорога в будущее») и экспозицию тупиковости советской модели развития («памятник застою»). Поэтому интерес к нему, прежде всего западных исследователей, был продиктован стремлениями оценить потенциал социалистической модели развития в целом, выявить основные структуры и траектории развития позднесоветского общества.

Зарубежная историография советского БАМа разрабатывалась, главным образом, в рамках исследований социалистической модернизации Сибири и Дальнего Востока. В 1980-е годы данной тематике была посвящена серия статей академика В. В. Алексеева и его учеников [1–3; 9]. В 2002 году под его научным руководством была защищена кандидатская диссертация К. В. Ломакина по проблемам промышленного освоения восточных районов РСФСР в западногерманской историографии [10]. Ещё одна линия в изучении историографии БАМа прослеживается

[1] Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект № 18-49-030010 р_а «Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от модернизационного проекта развитого социализма к постсоветской (ре)индустриализации».

© Байкалов Н. С., 2018

в работах, рассматривающих периодические и публицистические тексты о сооружении магистрали [12]. В фокусе всех работ находились западноевропейские и американские исследования. В то же время авторы азиатских стран, прежде всего, Китая, оставались без внимания. Строительство БАМа рассматривалось ими с точки зрения перспектив освоения природных богатств восточных регионов России и создания территориально-производственных комплексов [11, с. 177]. Таким образом, предметом самостоятельного исследования зарубежная историография БАМа не становилась.

Целью данной работы является выявление тематических доминант и ключевых сюжетов наиболее полемичных аспектов зарубежной историографии советского БАМа. Под тематическими доминантами понимаются центральные темы исследования, значимые для большинства авторов и нашедшие отражение в их работах. В качестве ключевых сюжетов выступают основные линии авторских интерпретаций и оценок тех или иных событий.

Методология и методы исследования. Теоретико-методологическую основу исследования составили принципы историзма, научного критицизма, плюрализма и системности. В работе были использованы как традиционные методы историографического анализа (историко-хронологический, сравнительный и типологический), так и междисциплинарные подходы (дискурсивный анализ, нарративный анализ, интеллектуальная история и «история идей»).

Эмпирическую базу исследования составляют научные работы зарубежных авторов, посвящённые истории БАМа. Было проанализировано около 100 текстов, включая 5 диссертаций, 20 монографий и более 70 публикаций в периодических и продолжающихся изданиях, сборниках статей и материалах конференций.

Из-за отсутствия официальных переводов большинство привлечённых работ анализировались на языке оригинала. Основная часть текстов принадлежит западноевропейским и американским авторам. Труды, вышедшие в странах СЭВ, не рассматривались в силу схожести их трактовок с официальной советской оценкой БАМа. Работы азиатских исследователей не привлекались к анализу в силу ограниченного доступа к ним.

По времени возникновения все тексты условно делятся на три группы: 1) работы 1970–1980-х годов, написанные одновременно со строительством магистрали, на содержание которых наложили отпечаток идеологическое противостояние с СССР и политика «железного занавеса»; 2) издания 1990-х – начала 2000-х годов, созданные в условиях максимальной открытости и доступности отечественных источниковых баз в постсоветский период; 3) тексты 2000–2010-х годов, характеризующиеся пересмотром принятых ранее оценок, расширением применения междисциплинарных подходов при анализе позднесоветского общества.

Результаты исследования и их обсуждение. Наиболее выраженной тематической доминантой, чётко выступающей практически во всех зарубежных работах о БАМе, являются причины возобновления строительства магистрали в середине 1970-х годов[1]. Новость о начале столь грандиозного проекта застала советскую и мировую общественность врасплох, поскольку БАМ не предусматривался планом IX пятилетки. В результате возникло множество предположений о причинах и факторах, вызвавших решение о прокладке «второго Транссиба». В отечественной историографии постулировались официально провозглашённые тезисы о сокращении расстояния транзитных перевозок с запада на восток на 500 км и о вовлечении в народнохозяйственный оборот малоосвоенных территорий Сибири и Дальнего Востока. Зарубежные историки предлагали более широкий набор интерпретаций. Условно их можно объединить в несколько ключевых сюжетов: транспортный (транзитный), военно-стратегический, минерально-сырьевой (неоколониальный), политический и идеологический.

Сторонники транспортной концепции часто подчёркивали связь между высокими доходами, которые приносил в 1970-е годы. Тюменский нефтегазовый комплекс, и началом строительства БАМа. Поток нефтедолларов вызвал в стране атмосферу «сибирской эйфории», подтолкнувшую политическое руководство СССР к осуществлению ряда

[1] Проект прокладки железной дороги к Тихому океану через северную оконечность Байкала обсуждался с конца XIX в. В 1932–1942 гг. строительные работы на западном и восточном участках БАМа велись БАМлагом и созданной на его базе сетью лагерей, а в 1947–1953 гг. – Амурлагом. Однако труд заключённых в условиях отсутствия необходимого технического оборудования не смог обеспечить значительные результаты. К идее БАМа как комплексного проекта развития северных территорий Сибири и Дальнего Востока руководство страны вернулось в начале 1970-х гг. В апреле 1974 г. на XVII съезде ВЛКСМ БАМ был провозглашён всесоюзной ударной комсомольской стройкой; 8 июля 1974 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

крупных проектов [14; 18; 27]. Американский исследователь БАМа К. Уард отмечает, что советское руководство рассматривало магистраль как трансконтинентальный транспортный коридор, соединяющий страны СЭВ с АТР. Советские нефть и древесина должны были обеспечить потребности энергоёмких и не располагающих минеральными ресурсами тихоокеанских экономик Японии, Южной Кореи, Тайваня и других стран [25, с.13–15].

Немецкий историк Й. Грюцмахер считает, что БАМ являлся закономерным продолжением советской транспортной политики в Сибири и на Дальнем Востоке, подготовленным всем предыдущим экономическим развитием страны. Он был призван соединить локальные рудиментарные транспортные системы Якутии, Амурской области, Севера дальневосточного региона [17, с. 191–193].

Военно-стратегическая концепция БАМа наиболее интенсивно разрабатывалась в годы «холодной войны». Форсированные темпы сооружения дороги чаще всего связывались с ухудшением советско-китайских отношений в конце 1960-х – начале 1970-х годов. У. Гериг утверждала, что «в стратегическом отношении БАМ должен быть своего рода второй защитной линией, которая расположена в северном тылу Транссиба, вне досягаемости китайской артиллерии» [по: 10, с. 63]. В качестве аргументации выступал также факт вовлечения в строительство железнодорожных войск[1]. Кроме того, как справедливо заметил А. Уайтинг, такой дорогостоящий проект вряд ли мог быть реализован без согласия военных. При этом он оговаривался, что тезис о недосягаемости БАМа в случае военного конфликта с Китаем не выдерживает критики, поскольку сложные геологические условия трассы, наличие большого количества мостов и тоннелей, однопутная дорога на протяжении большей части магистрали делают объект более уязвимым в случае артиллерийской атаки, нежели Транссиб [28, с. 104]. Многие современные историки отмечают, что значение военно-стратегического фактора для строительства БАМа трудно оценить ещё и в силу полного отсутствия указывающих на это советских источников [17, с. 222].

Минерально-сырьевой фактор как основной в сооружении магистрали вызывал скептическое отношение западных историков, что было продиктовано как недоверием к официальной советской риторике, так и отсутствием практических примеров развёртывания вдоль БАМа крупных производств.

Вместе с тем в работах ряда авторов рассматривается так называемая концепция «сибирского лобби», выступающего за ускоренное развитие восточных районов РСФСР и представление народам Сибири права распоряжаться природными богатствами региона [16, с. 85].

Й. Грюцмахер рассматривает БАМ в рамках дискуссии между двумя «партиями» в советском правительстве: неоколониальной европоцентричной («Западом») и сибирской областнической («Востоком»). Первая была ориентирована на добычу минеральных ресурсов и экспорт сырья, вторая – на комплексное развитие сибирского региона. Названная дискуссия нашла отражение в дебатах между секторальным (отраслевым) и региональным планированием и завершилась победой западной партии [17, с. 200–201].

Зарубежные историки и обществоведы уделяют много внимания политико-идеологическим факторам сооружения магистрали. Немецкий экономист Б. Кнабе отмечал, что советское общество 1970-х годов устало от постоянного идеологического прессинга со стороны государства. Авторитарная система попыталась реанимировать ослабевший энтузиазм трудящихся масс и направить их энергию на внутренние новации, одной из которых стал БАМ [20]. В этом смысле строительство дороги для жителей европейских районов страны было не менее важным, чем для населения Сибири и Дальнего Востока. Еженедельник «Виртшафтсвохс» утверждал: «Если бы не было БАМа, то советские средства массовой информации должны были бы его придумать» [10, с. 90].

Активное хозяйственное продвижение государства на восток в советский период играло также роль определённого социального клапана, оттягивая с одной стороны, кризис советской системы благодаря заполнению экстенсивной экономики ресурсами Сибири и консервации сложившихся политических и хозяйственных структур, с другой – канализируя социальную энергию советского общества в русло трудовых побед. Массовое движение молодёжи на стройку века разряжало социальное напряжение в центральных районах страны, возникавшее в силу недостатка карьерных возможностей. Мобилизационный проект стремился вернуть советских граждан в общественные сферы, разбить частные, особенно семейные связи и поставить на их

[1] Железнодорожные войска возводили восточный участок БАМа (Тында – Советская Гавань). Для этих целей в структуре ЖДВ было создано два корпуса – Тындинский и Чегдомынский.

место более стандартизированные формы коллективной жизни [17, с. 227–229].

БАМ был призван отвлечь общественное внимание от советского внешнеполитического дефолта после «Пражской весны» и заглушить голоса диссидентов [25, с. 13].

Ряд зарубежных исследователей обращают внимание на имидж Л. И. Брежнева как фактор строительства дороги. БАМ был своего рода «Брежневской Целиной», его «личной импровизацией», продиктованной стремлением вписать своё имя в историю страны. После заявления своего предшественника Н. С. Хрущева о том, что Советский Союз построит коммунизм к 1980 г., генсек нуждался в масштабном символическом проекте, противопоставлявшем застою научно-техническую революцию [25, с. 13].

Другой тематической доминантой в зарубежной историографии БАМа является реакция советского общества на призыв компартии отправиться на сооружение магистрали. В 1978 году в «Нью-Йорк Таймс» была опубликована статья американского журналиста Д. Шиплера, где говорилось, что «мужественные парни в неимоверно сложных условиях пробиваются сквозь скалы, чтобы через три года лишений получить право на покупку малолитражного автомобиля» [по: 5, с. 198]. Советские СМИ немедленно отреагировали изданием серии статей передовиков магистрали, опровергавших данное утверждение. Впоследствии было выпущено несколько работ, опиравшихся на данные соцопросов 1976 и 1981 годов, согласно которым 2/3 респондентов руководствовались при приезде на БАМ нравственно-патриотическими мотивами [6; 8].

Несмотря на усилия советской пропаганды по популяризации патриотических мотивов приезда строителей, в зарубежных работах энтузиазм бамовцев ставился под сомнение. В качестве аргументации западные историки приводили высокие зарплаты, систему привилегированного снабжения дефицитными продуктами питания и промтоварами повышенного спроса, включая импортную одежду, обувь и бытовую технику, льготные условия приобретения автомобилей и т. д. Некоторые авторы ссылались на неопубликованные в СССР данные советских соцопросов. Например, в 1981 году Центральным научно-исследовательским центром Высшей комсомольской школы проводилось анкетирование, по результатам которого 35 % респондентов поехали на БАМ, потому что хотели купить автомобиль, 28,9 % руководствовались «общим материальным интересом», только 9 % приехали по патриотическим причинам [17, с. 262].

Многие исследователи выдвигали на первый план политические и идеологические мотивы приезда на БАМ. По их мнению, работающие в Сибири и на Дальнем Востоке находились под меньшим идеологическим и идейным прессингом, чем в европейской части страны. Н. Кухинке писал, что «многие хотели бы поискать в холодной и дикой Сибири приключений, которых им не хватало в строго регламентированной жизни дома» [по: 10, с. 89].

Б. Кнабе выделил несколько психологических типов строителей: «материалист» (приехал заработать денег), «карьерист» (стремится подняться по служебной лестнице), «романтик» (прибыл по зову сердца, за «запахом тайги»), «расстроенный тип» (рассматривает БАМ как возможность наладить жизнь, создать семью, разрешить свои экзистенциальные проблемы) [19, с. 78–79].

Й. Грюцмахер предложил учитывать при построении мотивационной структуры бамовцев возрастные и поколенческие различия. Временный отказ от комфортного благоустроенного быта, жизнь со сверстниками в необычных условиях севера и жизнеутверждающая атмосфера, вызванная рассказами о гитарах, кострах, комсомольских свадьбах, оказали определённое влияние, прежде всего, на молодых людей. Молодёжь привлекали возможности эмансипации от родительской опеки, самостоятельное трудоустройство и самообеспечение, стремление к самопознанию и испытанию себя. Для работников зрелых возрастов БАМ обещал второй шанс в кризисных ситуациях, включая материальные трудности или экзистенциальные проблемы. Во всех случаях БАМ воспринимался как отправная точка обновления «скучной» советской повседневности [17, с. 264–265].

Таким образом, в трудах западных историков нематериальные мотивы приезда на «стройку века» были связаны не столько с верой в социалистические идеалы и готовностью «достойно ответить на призыв компартии», сколько с решением вопросов, выраставших из индивидуального биографического опыта позднесоветского поколения.

Много возражений в западной историографии вызывал советский тезис об интернациональном единстве «стройки века», который нашёл отражение в таких лозунгах, как «БАМ – стройка дружбы» или «БАМ строит вся страна». Зарубежные исследователи БАМа подчёркивали, что шефская помощь[1],

[1] Строительством железнодорожных станций и постоянных посёлков для будущих железнодорожников на

организованная при строительстве магистрали, лишь номинально свидетельствовала об интернациональном характере стройки. Национальный состав комсомольских отрядов, прибывших из союзных республик, был преимущественно славянским [25, с. 156–186].

БАМ воспроизводил советское пространство и способствовал его гомогенизации. На социальном уровне осуществлялась этническая русификация, или «ославянивание» прилегающих к магистрали районов. Американский историк Дж. Робертс писал, что БАМ выступает частью второго этапа советской колониальной экспансии, так как представляет масштабный проект модернизации пространств Сибири. Фокусируясь на этнической сплочённости при российском доминировании, он являлся повторным утверждением советской имперской стратегии [22, с. 264].

Ещё одной темой для дискуссий зарубежных историков стала оценка БАМа как экономического, политического и социокультурного проекта. В советское время перспективы развития магистрали и экономического освоения прилегающих территорий не вызывали сомнений. Т. Шабад и В. Моут в книге «Путь к сибирским богатствам (БАМ)» писали, что «БАМ окажет, по крайней мере, большее влияние на развитие тихоокеанской Сибири... чем транссибирская магистраль оказала на Западную Сибирь в первой четверти XX века» [23].

Учитывая современное депрессивное состояние региона, большинство авторов отмечают, что экономическую программу БАМа нельзя признать успешной. Канадский исследователь Р. Норт определяет БАМ как необычное для транспортного освоения российских пространств явление в том смысле, что железная дорога была построена прежде, чем в ней возникла потребность [4, с. 528; 21].

К. Уард считает, что БАМ не достиг ни одной из поставленных задач. Проект не смог стимулировать экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока, не укрепил веру советских граждан в коммунистические идеалы и, в конечном счёте, не помог выйти системе государственного социализма из застоя и пролонгировать своё существование. Конструируемый советской пропагандой миф диссонировал с реальной жизнью строителей. Из-за отсутствия нормальной социально-культурной инфраструктуры бамовских поселений в них получили распространение девиантные формы поведения (алкоголизм, халатность, мелкое хулиганство, хищения). Всё это не позволило бамовцам оправдать надежд и стать образцовыми «строителями коммунизма». В результате «стройка века» превратилась в антипанацею советской системы и предопределила её распад [26].

В то же время в микроисторическом аспекте БАМ оценивается в более позитивных тонах. По выражению американского исследователя Дж. Стефана, «БАМ пересёк эру застоя, как комета, оставляющая после себя светящийся поток бескорыстных подвигов» [13; 24].

Заключение. Подводя итоги, можно выделить следующие тематические доминанты в зарубежной историографии позднесоветского БАМа: причины сооружения магистрали; мотивы прибытия населения в районы строительства; официальный и неофициальный образы БАМа, их взаимодействие и противостояние; общая оценка экономических, политических, социальных и культурных эффектов, вызванных «стройкой века», её роли и места в истории позднесоциалистического советского государства.

В рамках первой темы наблюдается наиболее широкий спектр интерпретаций и сюжетных построений, включая транзитную, военную, сырьевую, политическую и идеологическую версии. Несмотря на одновременное появление большинства из них, в разные исторические периоды господствовали определённые взгляды. В период «холодной войны» наиболее выраженными были концепции, воспроизводящие милитаристский сюжет. В постсоветское время военно-стратегические и геополитические объяснения БАМа отодвигаются на второй план. Внимание исследователей перемещается на внутриполитические факторы. В современных работах чаще встречаются «неоколониальные» сюжеты, созвучные «новой имперской истории» или локальной истории.

Внутри второй доминанты существующие трактовки группируются вокруг двух линий: «материальные интересы» и «духовно-нравственные и патриотические мотивы» трудящихся. В хронологическом срезе первый сюжет реализуется практически во всех работах 1970–1980-х годов, что было связано в числе прочего с идеологическим противостоянием западной и советской систем. В 1990-е и особенно 2000-е годы «нематериальные» идеалы советских людей занимают свою нишу в структуре мотивации строителей. Эволюция наблюдается и в методиках изучения обще-

БАМе занимались сформированные в составе союзных и республиканских министерств и ведомств шефские организации. В данную систему были вовлечены 13 республик СССР и 22 автономии РСФСР.

ственного мнения: от массовых опросов к социально-антропологическим подходам, биографическому интервьюированию, изучению коллективной памяти и т. д.

В пределах третьей из выделенных доминант на протяжении всего периода прослеживается отличающийся наибольшей стабильностью сценарий «разоблачения советского». Он реализуется и при рассмотрении советской пропаганды о БАМе и освещении проекта в советских СМИ, и при изучении социально-демографического состава строителей, и при характеристике социально-бытовых условий и повседневной жизни бамовцев и т. д. Причины стойкости подобных сюжетов лежат как в идеологических разногласиях с Западом, так и во внутренней противоречивости корпуса советских источников о БАМе, в первую очередь, общественно-политических текстов, делопроизводственной статистики и свидетельств личного происхождения.

Оценка БАМа в работах зарубежных авторов также изменялась. В разгар строительства она содержала больше оптимистичных коннотаций. Сегодня значение магистрали формируется с применением ретроспективного анализа. Последний даёт основание утверждать, что проект не оправдал себя ни в экономическом (рентабельность дороги крайне низка), ни в политическом (советское государство не удалось сохранить), ни в культурно-антропологическом (рождённые БАМом жизненные миры исчезают, локальные сообщества размываются) аспектах. Основной акцент при этом переносится на анализ макроструктур. Оптика микроисторического исследования хотя и представляется перспективной, но находится на начальном этапе становления.

Список литературы

1. Алексеев В. В. Проблемы БАМа в буржуазной историографии // История строительства Байкало-Амурской магистрали: Всесоюзная науч. конф. (20–22 июня 1984 г.) / отв. ред. И. И. Комогорцев. Новосибирск, 1984. С. 111–112.
2. Алексеев В. В. Современная буржуазная историография об индустриальном освоении восточных районов страны // Актуальные проблемы исторической науки на Урале / отв. ред. А. В. Бакунин. Свердловск: Урал. науч. центр: Ин-т экономики, 1982. С. 60–64.
3. Алексеев В. В., Зубков К. И. Проблемы индустриального освоения Сибири в современной буржуазной историографии // История СССР. 1984. № 2. С. 186–198.
4. Алексеев В. В., Алексеева Е. В., Зубков К. И. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике XVI–XX века. М.: Наука, 2004. 600 с.
5. БАМ: первое десятилетие / отв. ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. Новосибирск: Наука: СО РАН, 1984. 208 с.
6. Белкин Е. В., Шереги, Ф. Э. Формирование населения в зоне БАМ. М.: Мысль, 1985. 170 с.
7. Волковский Н. Л. Печать и строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.10. Л., 1989. 260 с.
8. Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. М.: Статистика, 1980. 184 с.
9. Зубков К. И. Буржуазная историография о процессах формирования рабочего класса Сибири в условиях строительства развитого социализма // Индустриализация развития Сибири в годы послевоенных пятилеток (1946–1960 гг.). Новосибирск, 1982. С. 213–226.
10. Ломакин К. В. Проблемы промышленного освоения восточных районов РСФСР в западногерманской историографии: начало 50-х – конец 80-х гг. XX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.09. Омск, 2002. 163 с.
11. Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960–1991 гг. (История Дальнего Востока России) / под общ. ред. В. Л. Ларина; отв. ред. А. С. Ващук. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2016. Т. 3, кн. 5. 940 с.
12. Панюшкина Т. С. История строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.) в освещении англо-американской общественно-политической литературы: дис. … канд. ист. наук: 07.00.09. Владивосток, 1988. 193 с.
13. Платонова Н. М. Дальний Восток и Байкало-Амурская магистраль. Причины, цели и проблемы строительства (на примере Восточного участка): ретроспективный обзор за 1974–1984 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2009. № 4. С. 81–90.
14. Bethkenhagen J. Ost – West – Zusammenarbeit im Energie- und Umweltbereich // Osteuropa. Stuttgart. 1988. No. 7. Pp. 648.
15. Collias K. A. Heroes and patriots: The ethnic integration of youth in the Soviet Union during the Brezhnev era, 1965–1982. Columbia: Columbia University, 1987. 373 p.
16. Dellenbrandt J. Ä. Sibirien als Gegenstand der sowjetischen Regionalpolitik // Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem. Berlin: Berlin-Verlag Spitz, 1986. Pp. 75–88.
17. Grützmacher J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München: R. Oldenbourg Verlag, 2012. 503 p.
18. Karger A. BAM–Baikal-Amur-Eisenbahnmagistralle. “Jahrhimdertwerk” im sowjetischen Osten // Geographische Rundschau. Braunschweig. 1980. No. 2. Pp. 10–18.

19. Knabe B. Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn. Teil III. Köln: Carl Hanser Verlag, 1977. 115 p.
20. Knabe B. Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes // Osteuropa. 1984. No. 34. Pp. 426–439.
21. North R. N. The Far Eastern Transport System // The Soviet Far East. Geographical Perspectives on Development / A. Rodgers. London; New York: Routledge, 1990. Pp. 184–224.
22. Roberts J. A. The Anti-Imperialist Empire: Soviet Nationality Policies under Brezhnev. Morgantown: West Virginia University, 2014. 322 p.
23. Shabad T., Mote Y. Gateway to Siberian Resources (The BAM). New York: Scripta Pub. Co., 1977. 189 p.
24. Stephan J. J. The Russian Far East: a History. Stanford: Stanford University Press, 1994. 508 p.
25. 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. Chapel Hill: University of North Carolina, 2002. 281 p.
26. Ward Chr. J. Brezhnev’s Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009. 256 p.
27. Wein N. Die aktuellen Strategien der Sibirienerschließung // Die Erde. Berlin. 1988. No. 3. Pp. 147–162.
28. Whiting A. Siberian Development and Fast Asia. Threat or Promise? Stanford: Stanford University Press, 1981. 276 p.

Статья поступила в редакцию 22.11.2017; принята к публикации 27.12.2017

Библиографическое описание статьи

Байкалов Н. С. Зарубежная историография советского БАМа: тематические доминанты и ключевые сюжеты // Гуманитарный вектор. 2018. Т.13, № 4 . С. 62–69. DOI: 10.21209/1996-7853-2018-13-4-62-69.

Nikolay S. Baikalov,
Candidate of History, Associate Professor,
Buryat State University
(24a Smolina st., Ulan-Ude, 670000, Russia),
e-mail: baikalov@bsu.ru

Foreign Historiography of the Soviet BAM: Thematic Dominants and Main Narratives[1]

The late Soviet modernization of Siberia and the Far East occupies one of the central places in the foreign historiography of “developed socialism”. The Baikal-Amur Mainline (BAM), one of the greatest projects of the period, attracted foreign authors’ interests practically from the first years of construction. During the Cold War, attention to the BAM was caused to assess the effectiveness of the socialist system and determine the prospects for its development. Currently, there is a new rise in the research activity of foreign scientists, which is associated with the “Asian vector” of Russia’s foreign economic strategy and intensive raw development in the region. The work focuses on identifying thematic dominants and key narratives in foreign studies on the Soviet period of the BAM. Using traditional and interdisciplinary historiographic methods the author describes such thematic areas as the reasons for the construction, the motives for the arrival of builders, the comparison of official and unofficial images of the BAM, and an assessment of the BAM role in the history of the country. Typical interpretations forming the key narratives of research within every thematic dominant are described. All the narratives are correlated with three main periods of foreign historiography of the BAM.

Keywords: Baikal-Amur Mainline, late socialism, socialist modernization, socio-economic development, historiography

References

1. Alekseev, V. V. BAM problems in bourgeois historiography. On the history of the construction of the Baikal-Amur Mainline, Abstracts of Papers of the All-Union Scientific Conference “History of the construction of the Baikal-Amur Mainline”. Novosibirsk: 1984: 111–112. (In Rus.)
2. Alekseev, V. V. Contemporary bourgeois historiography on the industrial development of the eastern regions of the country. In Topical issues of historical science in the Urals. Sverdlovsk, 1982: 60–64. (In Rus.)
3. Alekseev, V. V., Zubkov, K. I. Problems of industrial development of Siberia in contemporary bourgeois historiography. History of the USSR. No. 2. pp. 186–198, 1984. (In Rus.)

[1] The research is financially supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project No. 18-49-030010 p_a “Baikal-Amur Mainline and Northern Areas of Buryatia: from the Modernization Project of Developed Socialism to Post-Soviet (re)industrialization”.

4. Asian Russia in the geopolitical and civilizational dynamics of the 16th-20th century. M: Nauka, 2004. (In Rus.)
5. Aganbegyan, A. G., Kin, A. A., editors BAM: the first decade. Novosibirsk: Nauka, Siberian Branch, 1984. (In Rus.)
6. Belkin, E. V., Sheregi, F. E. Formation of the population in the BAM area. M: Mysl', 1985. (In Rus.)
7. Volkovskiy, N. L. Printing and construction of the Baikal-Amur Mainline. Cand. hist. sci. diss. L., 1989. (In Rus.)
8. Zhelezko, S. N. Socio-demographic problems in the BAM area. M: Statistika, 1980. (In Rus.)
9. Zubkov, K. I. Bourgeois historiography on the forming of the working class of Siberia in the conditions of the developed socialism construction. In Industrialization of Siberia during the postwar five-year plans (1946–1960). Novosibirsk, 1982: 213–226. (In Rus.)
10. Lomakin, K. V. Industrial development problems of the eastern regions of the RSFSR in West German historiography: the early 1950s – late 1980s. Cand. hist. sci. diss. Omsk, 2002. (In Rus.)
11. Society and power in the Russian Far East in 1960–1991 (History of the Far East of Russia). Vol. 3. Part 5. Vladivostok: IIAE FEB RAS, 2016. (In Rus.)
12. Panyushkina, T. S. History of the construction of the Baikal-Amur Mainline (1974–1984) in Anglo-American socio-political literature. Cand. hist. sci. diss. Vladivostok, 1988. (In Rus.)
13. Platonova, N. M. Far East and Baikal-Amur Mainline. Factors, goals and problems of construction (on the example of the Eastern section) retrospective review for 1974–1984. Far East Issues, no.4, pp. 81–90, 2009. (In Rus.)
14. Bethkenhagen, J. Ost – West – Zusammenarbeit im Energie- und Umweltbereich. Osteuropa, no. 7/8, pp. 648, 1988. (In Ger.)
15. Collias, K. A. Heroes and patriots: The ethnic integration of youth in the Soviet Union during the Brezhnev era, 1965–1982. PhD. Dissertation. Columbia University, 1987. (In Eng.)
16. Dellenbrandt, J. Ä. Sibirien als Gegenstand der sowjetischen Regionalpolitik. In Leptin, G. Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem. Berlin: Berlin-Verlag Spitz, 1986: 75–88. (In Germ.)
17. Grützmacher, J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München: R. Oldenbourg Verlag, 2012. (In Germ.)
18. Karger, A. BAM–Baikal-Amur-Eisenbahnmagistralle. "Jahrhimdertwerk" im sowjetischen Osten. Geographische Rundschau, no.2, pp. 10–18, 1980. (In Germ.)
19. Knabe, B. Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn. Teil III. Köln: Carl Hanser Verlag, 1977. (In Germ.)
20. Knabe, B. Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes. Osteuropa. no. 34, s. 426–439, 1984. (In Germ.)
21. North, R. N. The Far Eastern Transport System. In Rodgers, A. The Soviet Far East. Geographical Perspectives on Development. London; New York: Routledge, 1990: 184–224. (In Eng.)
22. Roberts, J. A. The Anti-Imperialist Empire: Soviet Nationality Policies under Brezhnev. PhD Dissertation. Morgantown: West Virginia University, 2014. (In Eng.)
23. Shabad, T., Mote, Y. Gateway to Siberian Resources (The BAM). New York: Scripta Pub. Co., 1977. (In Eng.)
24. Stephan, J. J. The Russian Far East: a History. Stanford: Stanford University Press, 1994. (In Eng.)
25. Ward, Chr. J. "Path to the Future" or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974 – 1984. PhD Dissertation. Chapel Hill: University of North Carolina, 2002. (In Eng.)
26. Ward, Chr. J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009. (In Eng.)
27. Wein, N. Die aktuellen Strategien der Sibirienerschließung. Die Erde. no.3, s. 147–162, 1988. (In Germ.)
28. Whiting, A. Siberian Development and Fast Asia. Threat or Promise? Stanford: Stanford University Press, 1981. (In Eng.)

Received: November 22, 2017; accepted for publication December 27, 2017

Reference to the article

Baikalov N. S. Foreign Historiography of the Soviet BAM: Thematic Dominants and Main Narratives // Humanitarian Vector. 2018. Vol. 13, No. 4. PP. 62–69. DOI: 10.21209/1996-7853-2018-13-4-62-69.