

## ИСТОРИЯ

УДК 625.1/5

**А. В. Хобта\***

### **ИЗ ИСТОРИИ СООРУЖЕНИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ. ЛИНИЯ ТАЙШЕТ – СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК (1880–1990-Е ГГ.)**

*В центре внимания автора – вопросы истории строительства северной железнодорожной трассы в Восточной Сибири, идея проведения которой возникла в связи с обсуждением направления Великого сибирского пути (Транссиба). В 1887 г. военный губернатор Тургайской области А. П. Проценко предложил вместо южного железнодорожного обхода Байкала проложить северный, считая его более коротким и удаленным от китайской границы. Проанализированы материалы различных комиссий по выработке вариантов пролегания линии в конце XIX – начале XX в. Раскрыта деятельность советского правительства по подготовке к строительству новой железнодорожной магистрали. Показаны основные исторические вехи сооружения западной части БАМа.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** история России, железнодорожное строительство, Байкало-Амурская магистраль, БАМлаг НКВД СССР, Ангарстрой, ГлавБАМстрой.

**A. V. Khobta**

### **FROM THE HISTORY OF CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE. TAISHET – SEVEROBAIKALSK LINE (1880S–1990s)**

*The author focuses on the history of the construction of the northern railway route in Eastern Siberia, the idea of which arose in connection with the discussion of the direction of the Great Siberian Route (Transsib). In 1887, the Military Governor of the Turgai Region A. P. Protsenko proposed a northern railway bypass of Lake Baikal instead of a southern one, considering it shorter and more distant from the Chinese border. The materials of various commissions on the development of options for the route of the line in the late 19th – early 20th centuries are analyzed. The activities of the Soviet government in preparation for the*

---

\* Хобта Александр Викторович, кандидат исторических наук, начальник подразделения по сохранению исторического наследия Восточно-Сибирской железной дороги, действительный член Русского географического общества.

*construction of the new railway are revealed. The main historical milestones in the construction of the western part of the BAM are shown.*

**KEYWORDS:** *history of Russia, railway construction, Baikal-Amur Mainline, BAMlag NKVD USSR, Angarstroy, GlavBAMstroy.*

Идея строительства второй железнодорожной линии в Восточной Сибири возникла в связи с изучением вариантов направления Великого сибирского пути (Транссиба). Военный губернатор Тургайской области А. П. Проценко в 1887 г. предложил вместо южного железнодорожного обхода Байкала проложить северный, считая его более коротким и удаленным от китайской границы [1]. Детально этот вопрос обсуждался в Санкт-Петербурге весной 1888 г. на заседании комиссии Русского технического общества – авторитетного органа, состоявшего из крупнейших русских инженеров и ученых [2]. Д. Г. Анучин тогда твердо высказался за то, чтобы отказаться от вариантов, тяготевших к северу. «Мы слишком бедны средствами», – говорил он, отстаивая направление вокруг Южного Байкала. Изыскатель и строитель Средне-Сибирской железной дороги Н. П. Меженинов на заседании выступил с предложением направить железнодорожную дорогу вдоль Московского тракта, хотя прежде он указывал на возможность проведения пути через север Байкала. Н. П. Меженинов считал, что железнодорожная линия, проложенная вокруг Северного Байкала, была бы на 550 верст короче железной дороги вокруг Южного Байкала [3, л. 15 об.], и предлагал направить линию от с. Бирюсинского к Лене, спуститься у д. Дядино, по р. Киренге и ее притоку подняться на хребет [Там же, л. 16 об.].

Для обсуждения предложений А. П. Проценко и Н. П. Меженинова иркутский генерал-губернатор А. П. Игнатьев и приамурский генерал-губернатор барон А. Н. Корф 17 июля 1889 г. встретились в с. Боярском, на юго-восточном берегу Байкала. Там было принято решение в течение лета 1889 г. провести рекогносцировку местности через северный берег Байкала и просить министра путей сообщения разрешить выполнить эту работу [Там же, л. 14–14 об.]. Начальник изысканий Забайкальской железной дороги О. П. Вяземский возложил данную задачу на инженера путей сообщения Л. И. Прохаску, а от приамурского генерал-губернатора исследования проводил подполковник Н. А. Волошинов [4, л. 2].

После изучения местности экспедиции Л. И. Прохаски и Н. А. Волошина отметили огромные трудности, которые могут возникнуть при проведении железной дороги по северному направлению. По мнению Н. А. Волошина, дорогу более целесообразно было бы провести вдоль Московского тракта. «Технические условия постройки железной дороги по северному направлению сделают ее непригодной для мирового транзита, – докладывал Н. А. Волошинов, – а постройка и эксплуатация ее

вызовет громадные трудности и непомерные расходы». Н. А. Волошинов считал доказанным, что обход оз. Байкал с севера трудновыполним и невыгоден. Мало того, по его мнению, севернее условной черты «успешного хлебопашества» железная дорога просто была не нужна [5, с. 28]. Газета «Восточное обозрение» в 1889 г. писала, что после заключения Л. И. Прохаски и Н. А. Волошина вряд ли кто осмелится отставывать северное направление. «Эта местность совершенно непригодна для культуры и никогда не может быть рассматриваема даже как запас земли для заселения, почти не имеет никакой будущности», – категорично заявляла газета «Восточное обозрение» [6].

Однако прошло некоторое время, и в 1894 г. управляющий Ленским золотопромышленным товариществом (Лензото) «возбудил ходатайство» о соединении р. Лены с Сибирской железной дорогой, и северное направление вновь было «вынуто из стола». На это предложение министр путей сообщения, министр финансов и иркутский генерал-губернатор в 1896 г. ответили, что без экономических и технических исследований не может быть и речи о рельсовом пути на Лену [7, с. 1].

В целях расширения запросов сибирского рынка А. Д. Горемыкин просил у правительства денег на строительство узкоколейной железной дороги от Ангары до Лены длиной 300 верст, связав эту линию с проектировавшимся ангарским турным пароходством. Но против этого высказался министр финансов С. Ю. Витте.

Железнодорожный выход к р. Лене предлагали из разных пунктов: Иркутск – Качуг, Янды – Усть-Илим (с. Янды, или Яндинское, располагалось севернее с. Усть-Уда), Намыр – Илимск, Усть-Илим – Усть-Кут [Там же, с. 45].

Стоит иметь в виду, что развернувшиеся в Сибири в конце XIX – начале XX в. грандиозные работы, связанные со строительством железной дороги, вызвали интерес не только у отечественных специалистов и предпринимателей. На Сибирь с вожделением смотрели и иностранные бизнесмены. В 1902 г. представитель американского синдиката француз Лойк де Лобель (Loicq de Loebel) обратился к русскому правительству с предложением о сооружении рельсового пути от Сибирской железной дороги вокруг Северного Байкала, через Якутию и Чукотку для соединения с американской стальной колеей. В 1902–1906 гг. он неоднократно обращался в правительство с предложением о передаче концессии по прямому направлению Канск – Берингов пролив с отклонением от Канска на восток до границы Амурской области и с присоединением к ней ветвей на Охотск, Николаевск, Благовещенск, Хабаровск и Читу. 10 июня 1906 г. император повелел рассмотреть предложение о предварительных изысканиях по данному направлению [3, л. 1–1 об.]. 27 июня

1906 г. Совет министров рассмотрел предложение иностранного предпринимателя и рекомендовал подвергнуть подробному изучению проект в комиссии под руководством инженера М. К. Циглера. В итоге правительство не утвердило идею Лойк де Лобеля [3, л. 3 об.].

9 июля 1906 г. приамурский генерал-губернатор отправил из Хабаровска шифрованную телеграмму министру путей сообщения, в которой указывал, что необходимо как можно скорее сооружать железнодорожную линию в районе левого берега Амура, связав Сибирскую железную дорогу с Хабаровском. «Дорога эта должна строиться немедленно, не теряя ни одной минуты, невзирая ни на какие денежные затраты, ни на какие препятствия», – писал генерал-губернатор и просил «уважить» просьбу Лойк де Лобеля [Там же, л. 5].

И министр путей сообщения в июле 1906 г. писал в Совет министров, что «ввиду возникшего предположения о безотлагательном соединении Уссурийской железной дороги с Сибирской железной дорогой рельсовым путем, проложенным в пределах наших владений» необходимо провести изыскательские работы к востоку от Канска в направлении севернее Байкала до соединения с линией Сретенск – Хабаровск (приблизительно у верховьев Амазара) [Там же, л. 8].

Варианты соединения Сибирской железной дороги с р. Леной особенно активно обсуждались после окончания строительства Транссиба и в период подготовки к предполагаемому сооружению второго пути Сибирской железной дороги. Некоторые специалисты ставили вопрос так: вместо второго пути построить железнодорожную линию вокруг Северного Байкала. Например, М. К. Циглер-фон-Шафгаузен в своей статье «К вопросу о возможности спрямления Великой Сибирской магистрали в связи с постройкой второго Сибирского пути и Амурской железной дороги» предлагал проложить железнодорожную линию вокруг Байкала от ст. Ключинская до Витима, на юг по Дзелинде к речке Керак Амурской железной дороги [Там же, л. 25].

Все вышеуказанные исследования и предложения не касались Иркутска как главной точки, от которой должна была направиться железнодорожная линия вокруг Северного Байкала.

Лицами, наиболее заинтересованными в таком направлении линии железной дороги, были, конечно же, ленские золотопромышленники. Они возбудили ходатайство о постройке соединительной ветви от линии Сибирской железной дороги к судоходной части Лены, начинающейся у Усть-Кута [8, л. 1]. В начале мая 1905 г. начальник Иркутского горного управления Н. Н. Курмаков созвал всех заинтересованных на совещание для решения вопроса о желательном направлении железнодорожного пути, который при посредстве Ленского пароходства смог бы связать

Ленский золотопромышленный район с одной из станций Сибирской железной дороги. Летом 1905 г. Н. Н. Курмаков организовал геологическую партию под руководством С. Ф. Малявкина для исследования местности [8, л. 10].

Одновременно с этим в правительство от бюро Съезда витимских и олекминских золотопромышленников поступило ходатайство о проведении железной дороги на Лену. Эта же тема была поднята на 8-м очередном съезде золотопромышленников 11–14 мая 1906 г. и на частном совещании 14 октября 1906 г. при иркутском губернаторе И. П. Моллериусе, где был обсужден проект прокладки железной дороги от Тулуна до Усть-Кута по проекту инженеров С. Ф. Малявкина и М. И. Госберга.

30 октября 1906 г. в Общественном собрании горный инженер К. Н. Тульчинский для всех желающих прочитал лекцию «О северо-востоке Сибири и Сибирь – Аляскинская железная дорога». В выступлении К. Н. Тульчинского прослеживалась мысль о том, что нельзя отдавать строительство дороги иностранному капиталу [9, с. 77].

В правительственные сферах сочувственно относились к ходатайствам о строительстве железной дороги, но не находили возможности начинать ее сооружение ввиду экономической нецелесообразности.

Особенно остро был поставлен вопрос о проведении железной дороги на р. Лену в декабре 1906 г. в Иркутске на совещании, проходившем под председательством иркутского генерал-губернатора А. Н. Селиванова. Совещание констатировало: «Признавая существенно важным связать Сибирскую магистраль с рекой Леной железнодорожной линией, избрать направление для нее линию на Усть-Кут» [10, с. 2].

10 января 1907 г. в Департамент железнодорожных дел Министерства финансов поступило прошение от английского подданного инженера Георгия Вильсона и инженера С. О. Ощевского-Круглика о строительстве железной дороги от Тырети через Балаганск, Новоудинск, Знаменское к Усть-Илгинской пристани. Гласный Иркутской городской думы В. И. Тышко в начале 1907 г. внес в думу записку предпринимателя И. М. Иванова о сооружении железной дороги Иркутск – Бодайбо. Иркутская городская дума выделила средства, и в 1907–1908 гг. под руководством В. П. Половникова были проведены рекогносцировочные изыскания от Иркутска до Бодайбо [11, с. VIII]. В 1908 г. в брошюре «Сеть железных дорог России в будущем» инженер Г. В. Адрианов обосновывал железнодорожное направление Тайшет – Николаевский завод – север Байкала – Витим – Олекма до соединения с Амурской железной дорогой (при впадении Черного Урюма в речку Черную) [12, с. 84–94]. В этом его поддерживал инженер А. Н. Пущечников [13, с. 11]. В феврале 1915 г. на 2-м Всероссийском съезде золото- и плати-

нопромышленников Г. В. Адрианов вновь заострил внимание общественности на строительстве Бодайбинской железной дороги с ответвлением на Усть-Илгу [14]. Французский инженер Ф. Ф. Невиль, оценивая линию Иркутск – Бодайбо на совещании у иркутского генерал-губернатора, указывал на ее полную «безнадежность в финансовом отношении» и предлагал привлечь иностранный капитал, но с условием строительства близ Иркутска железнодорожного производства с гарантиями правительства и с правом «полного распоряжения недрами вдоль проектируемой линии» [15, с. 7]. Эти «смелые» предложения, свойственные для Запада, в России были отвергнуты. Барон А. Г. Гинцбург 5 апреля 1911 г. просил образовать акционерное общество для строительства железной дороги от Тулун (или ст. Ключинская) до Усть-Кута [8, л. 40]. Прошение было подано от имени великобританского подданного М. Э. Мейера [Там же, л. 44]. С. О. Ощевский-Круглик и М. М. Федоров 25 июня 1911 г. представили министру путей сообщения проект Ленской железной дороги [Там же, л. 81] и экономическую записку к ее проекту от ст. Тыреть Сибирской железной дороги до ст. Лена у пристани Усть-Илга на р. Лене [Там же, л. 82–86].

Череда ходатайств следовала в правительственные организации непрерывным потоком. Составлением записок и протоколов занимались жители г. Киренска (линия Тулун – Усть-Кут), г. Верхоленска и Верхоленского уезда (Иркутск – Бодайбо), с. Качуг (Иркутск – Бодайбо), с. Тулун (Тулун – Усть-Кут), Илгинской волости (Тыреть – Жигалово). Причем совещания по вопросу о возможном проведении железной дороги в некоторых населенных пунктах проходили неоднократно, например в Качуге – в 1910 и 1914 гг., в Верхоленске – в 1910 [16], 1912 и 1913 гг.

Ленское золотопромышленное товарищество решило пойти навстречу решению совещания 1906 г. С помощью барометрической нивелировки Лензото определило приблизительную стоимость дороги и пыталось выяснить, на каких условиях правительство будет согласно разрешить концессию на осуществление своих планов. Занимался этим вопросом по заданию товарищества инженер В. А. Важеевский.

Наконец, в 1911 г. к разрешению спорных моментов подключилось Министерство путей сообщения. По смете чрезвычайных расходов ведомства на 1911 г. был выделен кредит в 150 тыс. р. на рекогносцировочные изыскания и экономическое обследование вариантов прокладки железной дороги в район Ленского бассейна [17]. Изыскания выполнены под руководством инженера путей сообщения Э. И. Михайловского. Он обследовал большое число направлений: Иркутск – Жигалово, Иркутск – Верхоленск, Иркутск – Качуг, Тыреть – Жигалово, Тулун – Усть-Кут, Мамырь – Усть-Кут, Тайшет – Усть-Кут. Предпочтение отдано последнему направлению.

И в последующие годы, вплоть до 1916 г., проводились совещания, экономические и технические изыскания. Правительственная Комиссия о новых железных дорогах в начале 1916 г. большинством голосов высказалась за направление до Усть-Кута с точкой примыкания к Сибирской железной дороге между Тайшетом и Тулуном [18, л. 148].

Таким образом, начиная с 1905 г. более десяти лет с уст жителей Иркутска, населенных пунктов Иркутской губернии, а также многих правительственные чиновников и общественных деятелей не сходил вопрос о прокладке железной дороги в бассейн р. Лены и на север оз. Байкал. В течение этого времени были «добыты» технические и экономические данные всех вариантов. Работы выполнялись Министерством путей сообщения, Иркутским горным управлением, Иркутским городским общественным управлением, другими общественными организациями губернии, а также частными лицами. Вопрос о железной дороге «выплескивался» в сибирскую и центральную прессу. Освещение проблемы было самое широкое, по этой теме сформировалась целая библиотека. Различные организации и частные лица доводили до сведения правительства мотивированные представления о крайней необходимости скорейшего строительства железнодорожного пути на Лену. Три генерал-губернатора Восточной Сибири принимали самое живое участие в изучении вопроса и сами писали представления в правительство.

Решение комиссии не было окончательным. Только правительство могло поставить точку в этом вопросе. Представители Иркутска считали, что железная дорога от Тайшета на Усть-Кут не отвечала общенациональным интересам, и представили свои соображения насчет проведения Ленской железной дороги. Задача Ленской железной дороги до Бодайбо, по их мнению, состояла в том, чтобы «в крупнейших государственных интересах создать широкие условия для развития золотопромышленности в единственном по богатству золота Витимско-Олекминском золотоносном районе, заключавшем в себе, по мнению известного геолога, профессора В. А. Обручева, миллионы пудов золота» [19, с. 7]. Однако политические события в стране отодвинули решение этого вопроса на много лет.

### Строительство дороги Народным комиссариатом внутренних дел (1930–1950-е гг.)

Вопрос о строительстве железной дороги вокруг Северного Байкала вновь был поднят в конце 1920-х гг. Иркутские инженеры И. Ф. Молодых и К. Н. Миротворцев вернулись к проблеме железной дороги в золотоносные районы Лены [20]. Проблема приобрела еще большую

остроту в связи с развитием советской золотопромышленности и народного хозяйства Якутии.

Восточно-Сибирский крайплан при разработке плана перспективного развития региона предлагал строить железную дорогу в Якутию через Усть-Кут. Иркутские плановики имели солидный материал по экономическому обоснованию проекта и результаты правительственные и частных изысканий дореволюционного периода. Новизна советского проекта состояла в том, что технико-экономическое обоснование включало в себя программу использования гидроэнергетических ресурсов Ангары в районе порогов и освоения Ангаро-Питского железорудного бассейна. Речь шла уже не о возрождении старого Николаевского железнодорожного завода, как это было прежде, а о хозяйственном освоении огромной территории на совершенно новой основе, что давало большую экономическую эффективность с точки зрения эксплуатации будущей железной дороги.

В плановом развитии Восточно-Сибирского края и Ангаро-Енисейского гидроэнергетического узла во втором пятилетии западный отрезок Ленской железной дороги представлялся важнейшим звеном рельсового пути к проектировавшейся Братской ГЭС [21, с. 83].

В этой ситуации начальный пункт будущей железной дороги как бы сам собой перемещался на запад от Иркутска. Из соображений наименьшей протяженности железная дорога должна была начаться на участке Канск – Тайшет.

С предложением о строительстве в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке второй железной дороги с выходом к Тихому океану выступили и дальневосточные краевые организации, направившие в 1930 г. в ЦК ВКП(б) и СНК СССР письмо с обоснованием необходимости строительства дороги. По плану железная дорога начиналась от одной из станций западнее Байкала, проходила через Северный Байкал и достигала Советской Гавани. В письме будущая линия впервые была названа Байкало-Амурской магистралью (БАМом) [22, с. 128].

В поисках схемы транспортного развития Восточно-Сибирского края к специалистам-одиночкам и чиновникам подключились представители плановых организаций органов советской власти, и обсуждение перешло в конструктивное русло. Во внимание принимались не только теоретические соображения о направлении железнодорожных линий, но и технико-экономическое обоснование создания новых предприятий в зоне строительства железных дорог. В 1920-е гг. для Сибири признавалось важным не только освоение золотоносных районов, но и использование гидроресурсов и полезных ископаемых для создания новых промышленных зон, а потому железнодорожное строительство привязывалось к рациональному использованию природных богатств.

Но в конце 1920-х гг. ввиду того, что Дальний Восток был связан с остальной частью страны одноколейной Амурской железной дорогой с пропускной способностью не более 12 пар поездов в сутки, а также по причине близости этой дороги к государственной границе и в связи с напряженным международным положением на Востоке правительство решило увеличить пропускную способность дальневосточных железных дорог путем строительства второго пути, а также провести усиление железнодорожного полотна и выполнить ряд других мер, направленных на увеличение пропускной способности Транссиба [23, с. 256].

Только после этого намечалось приступить к изысканиям и строительству железной дороги от Забайкалья до Приморья на значительном расстоянии от границы. Эта дорога впоследствии и получила официальное название Байкало-Амурской железной дороги, а затем и Байкало-Амурской магистрали.

Концепция мощного хозяйственного освоения новых территорий в сочетании со стратегическими интересами страны и легла в основу проектирования БАМа.

Предложения дальневосточников (кроме указанного письма был еще и доклад об освоении БАМа) достаточно быстро нашли отклик у руководства страны. 13 апреля 1932 г. было принято постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» № 542. Через несколько дней, 25 апреля 1932 г., В. М. Молотов подписал постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» № 612/150/с.

В подписанном 27 октября 1932 г. новом постановлении СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» № 1650/340с было записано: «Возложить на ОГПУ строительство Байкало-Амурской железной дороги с использованием для этого строительства заключенных исправительно-трудовых лагерей ОГПУ». Начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги назначался С. В. Мрачковский.

Во исполнение указанного постановления СНК СССР Г. Г. Ягода 10 ноября 1932 г. подписал приказ ОГПУ «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» № 1020с, где говорилось: «На ОГПУ, наряду со строительством Беломорско-Балтийского канала и канала Волга – Москва, возложено строительство Байкало-Амурской железной дороги. Это строительство включено в список строек оборонного значения и будет производиться Главным управлением лагерями ОГПУ с использованием в качестве рабочей силы заключенных и спецпоселенцев».

Следует указать, что постановлением правительства начальным пунктом БАМа была выбрана ст. Уруша Амурской (Забайкальской) железной дороги, а конечным – с. Пермское (г. Комсомольск-на-Амуре).

При этом дальневосточные плановые организации разработали план развития наряду с дальневосточными территориями и районов средней Ангары, верхней Лены, Северного Байкала [22, с. 128].

Железная дорога Тайшет – Усть-Кут считалась западным звеном второй широтной магистрали и входила в комплекс Ангаро-Енисейской проблемы [24, с. 56]. Во втором пятилетии предполагалось приступить к решению этой проблемы. Сооружение Ленской дороги рассматривалось как начало подготовительных работ к реализации грандиозных по своим масштабам задач.

Восточно-Сибирский крайплан обосновал необходимость переноса начального пункта БАМа из Восточного Забайкалья на ст. Тайшет, но дальневосточники отстаивали свой вариант направления линии.

Намеченное в 2-й пятилетке строительство БАМа по различным причинам (административным, правовым, организационным) осуществить не удалось, и его перенесли на 3-ю пятилетку, а изыскательские и проектные работы из различных наркоматов были переданы в Наркомат путей сообщения.

Следует отметить, что западный участок БАМа к строительству не был готов, несмотря на, казалось бы, многочисленные исследования, проводившиеся в дореволюционный период и в 1920-е гг. Разведочные работы имели в большей степени экономический характер, а многие технические изыскания проводились без инструментальной основы. Таким образом, исходных данных для проектирования железной дороги практически не было. В 1936 г. Мостранспроект провел рекогносцировку в направлении Тайшет – Нижнеангарск (на севере Байкала) [25, с. 89]. Были осмотрены различные участки предполагавшейся трассы: Нийское седло Байкальского хребта, Нижнеангарск, Курма, Делякоры, речка Муя и др. Но и этих изысканий, по причине большой протяженности трассы со сложным рельефом, было недостаточно.

В 1934–1935 гг. в линии намечавшейся железной дороги был обобщен весь геологический материал. Работы проводились по поручению Восточно-Сибирского геологического треста на территориях Тайшетского, Шиткинского, Нижнеудинского и Братского районов. Эта деятельность консультировалась профессором Н. С. Шатским и Е. А. Пресняковым [26]. И в данной области исследований нужны были более детальные работы.

До 1937 г. железнодорожное строительство на Дальнем Востоке было сосредоточено на прокладке второго пути Транссиба. В связи с окончанием сооружения вторых путей и высвобождением строительных ресурсов на НКВД СССР была возложена новая задача. 17 августа 1937 г. И. В. Сталин и В. М. Молотов подписали постановление ЦК ВКП(б) и

СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» № 1402-317с, в котором, в частности, было записано: приступить к строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Советской Гавани протяженностью 5 тыс. км. В 1938 г. предполагалось развернуть строительство на следующих участках: разъезд Известковый – Усть-Ниман (протяженностью 395 км), Комсомольск – Усть-Ниман (560 км), Тайшет – Падун (350 км), Падун – Усть-Кут (450 км), Тында – р. Зея (300 км) [27, с. 215]. Причем по плану на участках Тайшет – Падун и Падун – Усть-Кут временное движение поездов должно было быть открыто 1 мая 1940 г., а в постоянную эксплуатацию участки предполагалось сдать 1 ноября 1941 г. и 1 ноября 1942 г. соответственно [28, с. 97–98].

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали возлагалось на НКВД СССР. Ассигнования выделялись непосредственно Наркомвнуделу СССР отдельной статьей.

Народному комиссариату путей сообщения (НКПС) поручались следующие задачи:

- своевременное обеспечение проектами и сметами строительства Байкало-Амурской магистрали;
- наблюдение за качеством работ по строительству Байкало-Амурской магистрали;
- приемка работ на законченных участках.

В марте 1937 г. вышло распоряжение НКПС о создании Бюро по проектированию БАМа с целью сосредоточения всех проектно-изыскательских работ за все предыдущие годы. Начальником Бюро был назначен И. Н. Шамаев. Технические проекты должны были быть подготовлены в 1937–1938 гг.

После августовского 1937 г. постановления СНК СССР был создан БАМтранспроект, входивший в Союзтранспроект НКПС СССР.

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) 2 сентября 1937 г. Н. И. Ежов подписал приказ НКВД СССР «Об организации строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» № 00561, в соответствии с которым было создано Управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали во главе с Н. А. Френкелем.

На БАМлаг НКВД СССР было возложено проведение подготовительных работ, в том числе на участке Тайшет – Падун.

По состоянию на 1 апреля 1938 г. на строительстве БАМа, подчинявшемся НКВД СССР, находилось около 269 тыс. заключенных. БАМлагу было трудно управлять таким большим количеством рабочих, поэтому приказом НКВД СССР от 22 мая 1938 г. № 0100 на базе БАМлага было организовано шесть лагерей НКВД: Амурский, Буреин-

ский, Восточный, Западный, Юго-Восточный и Южный. На Южный железнодорожный лагерь с центром в районе Улан-Удэ в 1938 г. возложено строительство железнодорожной линии № 202 (Строительство № 202 – сооружение железной дороги Улан-Удэ – Наушки (до границы с Монголией) протяженностью 247 км). На Западный железнодорожный лагерь с центром в Тайшете также в 1938 г. было возложено строительство железнодорожной линии Тайшет – Падун.

Руководство лагерями осуществляло организованное Управление железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке (УЖДС НКВД на ДВ) во главе с Н. А. Френкелем (по совместительству он был назначен начальником Амурского лагеря НКВД, г. Свободный). Начальником Западного лагеря стал начальник 2-го отделения Управления БАМлага НКВД Г. П. Больщаков, Южного – капитан государственной безопасности И. Д. Шеммель.

По состоянию на 1 октября 1938 г. в Западном лагере НКВД содержалось 15 643 заключенных.

17 мая 1938 г. В. М. Молотов подписал постановление СНК СССР «О мероприятиях по заселению района Байкало-Амурской магистрали» № 651-138с, которым в целях хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на Наркомвнудел СССР возлагалось, наряду со строительством магистрали и в соответствии со сроками окончания отдельных участков строительства, заселение района БАМа рабочими, колхозниками и единоличниками, изъявившими желание переселиться на новые места жительства, а также бывшими заключенными, освобожденными после срока отбытия наказания, и их семьями.

НКВД СССР из числа заключенных, не отбывших полностью срок заключения, в порядке поощрения за добросовестную работу разрешалось отбирать лиц для сельскохозяйственного поселения, а также представлялось право досрочно освобождать из мест заключения и трудовых поселений всех членов семей поселенцев района Байкало-Амурской магистрали, которые выражали желание присоединиться к своим семьям и которые удовлетворяли условиям досрочного освобождения «по своей работе и поведению».

В качестве льгот, согласно постановлению СНК СССР от 17 мая 1938 г. № 652-139с, строителям БАМа предоставлялись оклады в полуторном размере, подъемные в двойном размере, жилплощадь за счет строительства, бесплатные железнодорожные билеты и многие другие льготы, которые вводились с 1 июня 1938 г.

3 июня 1938 г. В. М. Молотов подписал еще одно постановление СНК СССР № 713-164с, которым была утверждена очередность соору-

жения отдельных участков магистрали. В частности, участок Тайшет – Падун необходимо было начать строить в 1938 г., а сдать в постоянную эксплуатацию 1 ноября 1941 г., участок Падун – Усть-Кут должен был быть построен в период с 1939 г. по 1 ноября 1942 г., участок Усть-Кут – Делакоры – с 1940 г. по 1 января 1944 г.

Этим же постановлением СНК СССР на НКВД СССР было возложено составление проектных заданий, технических проектов и рабочих чертежей, в ведении НКПС осталось лишь составление основных технических условий по строительству магистрали. Из НКПС в НКВД передавались все проектные конторы и работники НКПС, занятые на изыскании и проектировании БАМа. Приказом НКВД СССР от 5 апреля 1939 г. № 722 заместителем начальника Управления железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке по изысканиям и проектированию и начальником БАМпроекта УЖДС НКВД, организованного из конторы БАМтранспроект, был назначен бывший начальник конторы по проектированию БАМ НКПС Ф. А. Гвоздевский (строил железную дорогу Наушки – Улан-Батор).

Приказом НКВД СССР от 20 мая 1938 г. № 0100 БАМлаг НКВД был расформирован.

В период с 1938 по 1942 г. были произведены дополнительные изыскания и выбрано направление трассы от Тайшета до Усть-Кута.

В 1938 г. на участке Тайшет – Усть-Кут была подготовлена временная притрассовая дорога, построены временные здания. Правительство рассчитывало запустить дорогу в эксплуатацию в 3-й пятилетке (1938–1942 гг.). Председатель СНК СССР В. М. Молотов, выступая на XVIII съезде ВКП(б) 14 марта 1939 г. с докладом «О 3-м пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР», сказал: «В третьей пятилетке будет уже частично действовать Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, дающая новую мощную связь ДВК с Сибирью» [29, с. 302].

31 марта 1939 г. И. В. Сталин и В. М. Молотов подписали совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О железнодорожном строительстве Наркомвнудела на Дальнем Востоке» № 412-59сс, в котором было, в частности, записано: «На участке Тайшет – Братск ограничиться в 1939 г. минимальными объемами работ. На остальных западных участках вести изыскания и проектирование».

Для НКВД на 1939 г. на участок Тайшет – Братск устанавливается лимит капиталовложений в 15 млн р.

Приказом НКВД СССР от 31 августа 1939 г. № 001029 были объявлены исправительно-трудовые лагеря (ИТЛ), входящие в состав УЖДС ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке. В г. Улан-Удэ (Бурят-Монгольской

АССР) был образован Южный ИТЛ, которому поручалось строительство линии Улан-Удэ – Наушки (№ 202) и строительство участка БАМа (Тайшет – Братск). Начальником лагеря и строительства был назначен И. Д. Шеммель.

На основании постановления СНК СССР от 4 января 1940 г. № 17-6с и приказа НКВД СССР от того же числа № 0014 «в целях улучшения оперативного и технического руководства железнодорожным строительством, проводимым НКВД СССР» на базе отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР и Управления железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке было организовано Главное управление железнодорожного строительства (ГУЖДС) НКВД СССР. Начальником ГУЖДС и заместителем начальника ГУЛАГа (по совместительству) был назначен Н. А. Френкель.

4 июня 1940 г. начальник ГУЖДС НКВД СССР Н. А. Френкель на имя наркома внутренних дел СССР Л. П. Берии направил докладную записку о проделанной работе, в которой говорилось, что «начиная с 1933 г. система бывшего УЖДС НКВД на Дальнем Востоке осуществляла огромное по значимости и колоссальное по объему, протяженности и многообразию железнодорожное и оборонное строительство».

К июню 1940 г. была построена и находилась в постоянной и временной эксплуатации линия Улан-Удэ – Наушки (№ 202) – 247 км, на участке БАМа Тайшет – Братск построено 57 км пути.

20 июля 1940 г. указом Президиума Верховного Совета СССР «за успешное выполнение заданий правительства по строительству вторых путей и новых железных дорог на Дальнем Востоке» было награждено 668 работников железнодорожного строительства, в том числе орденом Трудового Красного Знамени – начальник БАМпроекта и заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР Ф. А. Гвоздевский, орденом Красной Звезды – бывший начальник Западного, а затем Нижне-Амурского ИТЛ НКВД Г. П. Больщаков, орденом «Знак Почета» – начальник Южного ИТЛ НКВД И. Д. Шеммель.

7 марта 1941 г. народный комиссар внутренних дел СССР Л. П. Берия направил на имя И. В. Сталина и В. М. Молотова письмо, где говорилось: «План железнодорожного строительства НКВД СССР на 1941 г. утвержден постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) 17 января 1941 г. № 127 в размере 1350 млн руб.» Но установленный на 1941 г. план железнодорожного строительства не обеспечивал окончания работ по ряду строек в ранее установленные сроки. НКВД СССР просил установить новые сроки для участка Тайшет – Братск.

К июню 1941 г. были уложены рельсы на 68-километровом участке от Тайшета до Невельской, но приказом НКВД СССР от 18 августа 1941 г.

№ 001101 все работы по строительству БАМа были прекращены. В 1942 г. 12 км рельсов было снято и отправлено на рокадную Стalingрадскую дорогу.

В августе 1945 г. вышло постановление Государственного комитета обороны «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Таким образом, страна возвращалась к строительству железной дороги. За основу брались технические условия, разработанные в 1938 г.

Западный участок Тайшет – Усть-Кут был включен в качестве первоочередного участка в план первой послевоенной пятилетки.

8 сентября 1945 г. Л. П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001026, которым на основании постановления Государственного комитета обороны «О направлении военнопленных японцев на строительство Байкало-Амурской магистрали» от 23 августа 1945 г. № 9898сс было организовано восемь лагерей НКВД для военнопленных. В Иркутской области было организовано два лагеря. Один из них, лагерь № 7, созданный в конце 1945 г., был рассчитан на 45 тыс. чел. и имел девять лагерных отделений по 5 тыс. чел. в каждом на трассе Тайшет – Братск. Располагался он на ст. Тайшет. Другой лагерь, № 8, рассчитанный на 10 тыс. чел., с двумя лагерными отделениями по 5 тыс. чел. каждое, располагался в пос. Ново-Гришино.

Начальник управления строительной организации одновременно являлся и начальником лагеря № 7 [30, с. 518].

4 октября 1945 г. Л. П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001133, которым на основании постановлений Государственного комитета обороны от 30 августа 1945 г. № 9936с и СНК СССР от 21 сентября 1945 г. № 2419-644сс изыскания, проектирование и строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали были возложены на ГУЛЖДС НКВД СССР. Строительство предполагалось осуществить в две очереди. Сооружение участка Тайшет – Братск – Усть-Кут протяженностью 700 км было отнесено к первой очереди. Участок было предписано построить за четыре года и сдать НКПС в постоянную эксплуатацию к 1949 г.

Были проведены дополнительные изыскательские работы. Особое внимание уделялось участкам с большим объемом земляных работ. На участке Братск – р. Чуна удалось снизить объем земляных работ на 47 %, или на 4,1 млн м<sup>3</sup> по сравнению с проектом 1939 г.

В августе 1946 г. для строительства западного участка БАМа была создана специальная строительная организация «Ангарстрой» (в 1974 г. Ангарстрой вошел в состав ГлавБАМстроя) [31, с. 244]. В короткий срок были сформированы строительные подразделения, и Ангарстрой присту-

пил к работе. Кроме строительных подразделений, на участке Тайшет – Лена было создано отделение временной эксплуатации, организована ведомственная связь. До 1955 г. Ангарстрой подчинялся Министерству путей сообщения, а затем был передан в Министерство транспортного строительства.

Для производства строительных работ были организованы Тайшетское строительство (Тайшетстрой) в составе ГУЛЖДС на участке Тайшет – Братск и Ленское строительство ГУЛЖДС на участке Братск – Усть-Кут. Для Тайшетстроя было выделено 112 автомашин, 14 экскаваторов, 12 поездов с 200 платформами [32, с. 41]. Высокая механизация работ должна была обеспечить скоростное строительство дороги, как этого требовало правительство.

В условиях послевоенного дефицита финансовых, материальных и трудовых ресурсов перед НКВД встала серьезная задача обеспечения кадрами крупного строительства. Для ее решения привлекались различные категории людей, «подведомственных» НКВД. С сентября по декабрь 1945 г. в лагерь № 7 поступило 39 086 японских военнопленных, размещенных в 19 лагерных отделениях от ст. Тайшет до ст. Невельская [30, с. 518]. В дальнейшем они стали дислоцироваться на всем протяжении трассы. К октябрю 1946 г. количество японских военнопленных достигло 50 тыс. чел. Кроме того, к июню 1946 г. в Тайшетстрой прибыло около 7 тыс. чел.: 2042 офицера Советской Армии (из них 1706 чел. были в плену), 319 директивников, 545 депатрированных солдат из профилактико-фильтрационных лагерей, 2708 спецпереселенцев, не прошедших полностью государственную проверку, 636 солдат срочной службы, 696 вольнонаемных рабочих (350 ранее судимы) [33, с. 40].

Начальником Тайшетского управления строительства ГУЛЖДС НКВД СССР назначен майор И. И. Орловский.

Тайшетстрой долго не мог обеспечить работой свой контингент, поэтому в лагерях занимались обустройством: строили жилье, бани, прачечные, лечебно-оздоровительные пункты, столовые, заготавливали топливо. Так вдоль строящейся железной дороги на восток появились лагерные городки.

Имеющаяся рабочая сила примерно на треть превышала потребности стройки. Производительность труда у японских военнопленных была на низком уровне. В качестве меры наказания за непроизводительный труд применялись сверхурочные работы. Они были распространены на отсыпке железнодорожного полотна Тайшет – Братск. Продолжительность рабочего дня здесь превышала 10 ч. Руководители Тайшетстроя видели причины сложившейся ситуации в том, что работники лагеря и строительства не имели опыта использования японских военнопленных,

в неприспособленности японцев к советским условиям труда и инструментам, к суровой сибирской зиме. Отмечались случаи саботажа со стороны отдельных военнопленных. Но причина также состояла в слабой механизации земляных и лесозаготовительных работ, а военнопленными руководили технически не подготовленные десятники и прорабы.

Японские военнопленные работали рядом с заключенными, количества которых к концу 1947 г. превышало численность японских военнопленных.

В лагерях были существенные недостатки в организации питания. Не хватало посуды, инвентаря и спецодежды, пищеблоки были грязными. Из-за отсутствия столовых люди питались в жилых помещениях. Долгое время в лагерь не поступал рис (для японцев), не было овощей и жиров. Возникали перебои с мукой, мясом. Только к весне 1946 г. продовольственное обеспечение военнопленных улучшилось, а для перевыполнявших нормы выработки было организовано дополнительное питание. Имелись проблемы со спецодеждой, которая быстро изнашивалась.

Основная часть больных лечилась в лагерных лазаретах, а ослабленные набирались сил в так называемых оздоровительных командах. Тяжелобольные направлялись на лечение в специальный госпиталь № 3370, располагавшийся в Тайшете, а затем на 178-й километр на ст. Чукша [30, с. 518].

В целях своевременного составления проектно-сметной документации и рабочих чертежей для строительных управлений согласно приказу НКВД СССР «О мероприятиях по скорейшему введению в эксплуатацию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» от 18 апреля 1947 г. № 0222 приказом по ГУЖДС НКВД СССР 15 июля 1947 г. № 011/с было предложено организовать в системе Желдорпроект ГУЖДС НКВД СССР контору в г. Томске [34, л. 1].

Томской конторе поручались проектные работы на следующих объектах: линия Тайшет – Братск (Тайшетская экспедиция), линия Братск – Усть-Кут (Ангаро-Ленская экспедиция) и Ново-Гришевский угольный разрез. Экспедиции провели изыскания и составили проекты соответствующих участков. С января 1949 г. Тайшетская экспедиция была ликвидирована, а оставшиеся работы переданы в Ангаро-Ленскую экспедицию, которая выполняла проектные изыскания по Тайшетскому железнодорожному узлу.

7 ноября 1947 г. министр внутренних дел С. Н. Круглов доложил И. В. Сталину о том, что «6 ноября, в канун 30-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции, укладка главного пути на головном участке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Братска протяжением 310 километров закончена и до стан-

ции Братск 6 ноября 1947 г. был пропущен первый поезд». Строительство железнодорожного пути проводилось в трудных горно-таежных условиях. За весь его период выполнено более 7 млн м<sup>3</sup> земляных работ, 53 тыс. м<sup>3</sup> бетонной кладки, построено 643 тыс. м<sup>3</sup> постоянных и временных зданий.

Первый поезд с четырьмя вагонами-теплушками пришел на ст. Братск-1. На празднике присутствовали отличники производства и жители окрестных деревень [35, с. 264]. Строительство железной дороги до Братска явилось важной предпосылкой для энергетического освоения средней Ангары, предложенного еще в дореволюционные годы. Но рельсовый путь в Братске обрывался: мост через Ангару еще не был готов.

Между тем приказом МВД СССР от 24 июня 1950 г. № 0442 перед Ангарским ИТЛ была поставлена задача: на участке Братск – Усть-Кут протяженностью 389 км открыть рабочее движение поездов в декабре 1950 г. Приказом МВД СССР от 7 декабря 1950 г. № 0800 Ангарстрою предписывалось в 1950 г. закончить укладку железнодорожного пути до р. Лены и с марта 1951 г. приступить к сквозной перевозке народно-хозяйственных грузов в северо-восточные районы СССР от ст. Тайшет до ст. Усть-Кут на р. Лене.

В ноябре 1950 г. Министерство внутренних дел СССР закончило укладку пути до ст. Лена в районе Усть-Кута и тем самым подготовило строящуюся железнодорожную линию Тайшет – Усть-Кут к перевозкам народно-хозяйственных грузов с первого квартала 1951 г.

Однако открытие сквозного движения от Тайшета до Усть-Кута стало возможным только после окончания возведения железнодорожного моста через Ангару, которая являлась наиболее серьезным естественным препятствием при строительстве линии. До окончания сооружения моста передача вагонов с одного берега на другой осуществлялась посредством временной паромной переправы и по льду. В месте мостового перехода Ангара имела ширину 800 м и глубину 12 м. Весенние паводки на реке сопровождались мощным продолжительным ледоходом, толщина льда достигала 1,5 м. В этих условиях постройка моста требовала напряженной работы.

Строительство железнодорожного моста было начато Ангарстроем НКВД-МВД СССР в 1948 г. по проекту, составленному Желдорпроектом МВД. 29 июня 1951 г. по нему было открыто движение. Испытывали переправу тяжеловесными поездами.

Мост состоял из девяти пролетов по 99 м каждый и двух береговых пролетов по 23 м каждый. Железнодорожный мост такой протяженности имел необычную конструкцию – без привычных мостовых ферм, кото-

рые всегда характерны для подобных сооружений. Металлические фермы укладывались на бетонные опоры, а рельсы – сверху ферм. Говоря техническим языком, это был мост с ездой поверху. Опоры моста – бутбетонные, основаны на кессонах, опущенных на 12 м ниже дна реки. Полная длина моста составляла 960,5 м, высота ферм – 15 м, высота рельсового пути над меженем – 29 м, объем кладки опор – 13 тыс. м<sup>3</sup>, вес металла пролетных строений – 5 тыс. т. Стоимость моста в ценах 1950 г. достигла 39,5 млн р.

Строительство переправы велось передовыми методами. При устройстве кессонного основания моста был применен новый способ изготовления наплавных кессонов на берегу и транспортировки их (весом 70 т каждый) тракторами к месту опускания, впервые примененный в практике мостостроения в СССР, что значительно упростило сооружение речных опор. Также впервые на реке с мощным ледоходом были построены опоры без ледорезов, что дало значительную экономию в объеме кладки. Опыт устройства опор этого моста нашел применение при сооружении других мостовых переходов через крупнейшие реки в северных и восточных районах СССР [27, с. 255]. Металлические пролетные строения моста собирались полунавесным способом с одной легкой промежуточной опорой, а одно пролетное строение в 99 м было собрано целиком на весу, что до этого не применялось в практике отечественного мостостроения при балочных пролетных строениях большой длины.

5 июля 1951 г. к железнодорожному мосту подошел разукрашенный поезд и под возгласы ликующих строителей прошел по нему [35, с. 266].

13 августа 1951 г. С. Н. Круглов направил на имя И. В. Сталина, В. М. Молотова, Л. П. Берии, Г. М. Маленкова, Н. А. Булганина, А. И. Микояна, Л. М. Кагановича и Н. С. Хрущева доклад об окончании строительства железнодорожной линии от ст. Тайшет до Усть-Кута на р. Лене протяженностью 702 км.

До постройки железнодорожной линии Тайшет – Лена грузы в золотопромысленные районы Иркутской области и Якутии направлялись через Иркутск Ангарским водным путем протяженностью 530 км к пристани Заярск и далее по Ангаро-Ленскому автомобильному тракту протяженностью 270 км до пристани Осетрово на р. Лене.

Таким образом, западный участок БАМа в начале 1951 г. вышел к р. Лене, где было начато сооружение речного порта, возведение судостроительного завода, верфи металлического судостроения и жилого поселка. Важнейшая задача вывода железной дороги к р. Лене, обсуждавшаяся на протяжении многих лет, была успешно решена. Ленский бассейн получил надежную транспортную связь со всеми регионами страны.

Скоростное строительство, позволившее в 1951 г. выйти к Лене, было обеспечено, с одной стороны, принятием в 1946–1947 гг. облегченных технических условий, а с другой – широким применением труда заключенных и военнопленных.

Однако Министерство путей сообщения не приняло линию, поскольку она не отвечала техническим и коммерческим требованиям, предъявляемым к железным дорогам. Лишь через несколько лет, после доведения дороги до требовавшихся параметров и ввиду начавшегося хозяйственного освоения прилегающей территории, она была принята в постоянную эксплуатацию.

Железнодорожное строительство восточнее ст. Лена (г. Усть-Кута) остановилось на долгие годы. Во-первых, железная дорога не была принята в эксплуатацию, и строительные силы ГУЛЖДС были брошены на устранение недостатков, а во-вторых, главные усилия в послевоенном экономическом развитии было решено сосредоточить на направлениях, дававших быстрый экономический эффект. О районе БАМа в то время, кроме общеизвестного представления о богатствах недр, было мало что известно, и тем более ничего не было подготовлено для его экономического освоения. Забайкальская часть БАМа рассматривалась как транзитная, и к ее развитию предполагалось вернуться позже, после появления новых и более полных сведений о формировании железнодорожной сети Сибири.

После смерти И. В. Сталина ГУЛЖДС вместе со всеми стройками было передано из МВД в МПС СССР. В акте передачи от 1 апреля 1953 г. записано, что строительство железной дороги Тайшет – Братск осуществлялось на основании постановлений Совета Министров СССР от 1 апреля 1947 г. № 799-253сс и от 4 сентября 1947 г. № 3134-1024сс. Дорога находилась во временной эксплуатации с четвертого квартала 1947 г. Работы по ее сооружению выполнялись Ангарстроем. Сметная стоимость работ – 701,1 млн р. На 1 января 1953 г. освоено 522,7 млн р. Протяженность линии – 310,9 км.

Строительство железной дороги Братск – Усть-Кут осуществлялось на основании постановления Совета Министров СССР от 1 апреля 1947 г. № 799-253сс. Дорога находилась во временной эксплуатации с 25 ноября 1950 г. Работы по ее сооружению выполнялись Ангарстроем. Сметная стоимость работ – 1003,4 млн р. На 1 января 1953 г. освоено 664,3 млн р. Протяженность линии – 379 км.

Ангарское строительство Минтрансстроя ГУЖДС ДВ и Сибири на 1 января 1954 г. имело в своем составе следующие подразделения. Первый эксплуатационно-строительный район осуществлял строительно-монтажные работы на участке Тайшет – Видим и эксплуатацию железнодорожной линии Тайшет – Братск.

нодорожной линии на участке Тайшет – Заярск-пристань. Штаб района располагался на ст. Вихоревка [36, л. 10]. Второй эксплуатационно-строительный район осуществлял строительно-монтажные работы на участке Видим – Купа и эксплуатацию железнодорожной линии на участке Заярск-пристань – Лена. Штаб района дислоцировался на ст. Илим. Четвертое строительное отделение производило строительно-монтажные работы на участке Купа – Лена. Оно же выполняло подрядные работы по строительству Осетровского речного порта на р. Лене и работы по реконструкции Якуримской базы Главнефтесбыта. Штаб отделения размещался на ст. Лена.

В Тайшете находился Центральный авторемонтный завод, на ст. Илим – Центральные ремонтно-механические мастерские.

При управлении строительства на ст. Заярск дислоцировался отдел МТС, отдел торгового обслуживания и ЖКК.

К 1 февраля 1954 г. была произведена очередная реорганизация. Четвертое строительное отделение ликвидировано, а участок работ передан второму эксплуатационно-строительному району в границах Заярск – ст. Лена. Штаб со ст. Илим перенесен на ст. Лена. Границу работ Первого эксплуатационно-строительного района составляли Тайшет и Заярск.

В соответствии с организационной структурой была проведена реорганизация подсобно-вспомогательных предприятий. Так, были организованы: хозрасчетный отдел подсобных предприятий, хозрасчетный автогужевой отдел, хозрасчетная машинно-прокатная база с ЦРММ, хозрасчетный отдел МТС, хозрасчетный жилищно-коммунальный отдел.

В 1958 г. железная дорога Тайшет – Лена сдана в постоянную эксплуатацию. На основании решения Совета Министров СССР от 11 октября 1958 г. № 32 приказом МПС от 15 декабря 1958 г. № 72, приказом по дороге от 18 декабря 1958 г. № 365 введена в эксплуатацию линия Тайшет – Лена протяженностью 730 км [37, с. 18]. Тогда в состав Ангарстроя входило 27 строительно-монтажных, промышленных, транспортных и эксплуатационных предприятий. Общая численность коллектива составляла 12 тыс. чел. [31, с. 1].

Всего на линии Тайшет – Лена, как указано в рапорте строителей ЦК КПСС и Совету Министров СССР о завершении строительства дороги от 27 декабря 1958 г., выполнено 23 млн  $m^3$  земляных работ, уложено 840 км главного и станционных путей, построено 55 станций и разъездов, 748 искусственных сооружений, 5 паровозных депо, 9 электростанций, 19 пунктов водоснабжения, 90 тыс.  $m^2$  жилых помещений, десятки школ, детсадов, яслей, столовых, клубов, медицинских учреждений. В Осетрово построен порт и Иркутская перевалочная база Главнефтесбыта [38].

В общей сложности в сооружении магистрали принимало участие 18 тыс. рабочих и инженерно-технических специалистов. В последние годы строительства на стройку прибыло 5 тыс. посланцев ленинского комсомола [38].

С 20 декабря 1958 г. линия включена в состав Восточно-Сибирской железной дороги на правах братского отделения.

В 1950-е гг. в системе Минтрансстроя и МПС начали создавать мобильные строительные подразделения – строительно-монтажные поезда (СМП), которые занимались строительством производственных и бытовых зданий (соцкультбыта). На западном участке БАМа работало несколько таких строительных подразделений.

В 1953 г. на Горьковской железной дороге был создан СМП-219, с 1956 г. работавший в системе Ангарстроя. Основной задачей коллектива было сооружение новой железнодорожной линии, вынесенной из зоны затопления Братской ГЭС. В течение 1956 г. к ГЭС был построен 27-километровый левобережный подход. До 1967 г. коллектив СМП-219 строил железнодорожный путь, разъезды, а затем занимался промышленным и гражданским строительством, электрификацией участков Тайшет – Абакан, Братск – Коршуниха, а с 1967 г. – железной дороги Хребтовая – Усть-Илим.

СМП-274 был создан по приказу Минтрансстроя на ст. Красноярск. С марта 1957 г. коллектив работал на ст. Чуна, а в июле 1958 г. был переведен на ст. Вихоревка. В разные годы были созданы СМП-289 (1958), СМП-673 (1980), СМП-586 (1953), который занимался строительством Тайшета, там же, в Тайшете, были сформированы СМП-579 (1975) и СМП-621 (1978) [31, с. 4].

Итак, в начале 1950-х гг. железнодорожная линия БАМа была остановлена на ленском рубеже. В первые годы XX столетия об этом мечтали многие российские специалисты, но и они, и их предшественники из дореволюционного прошлого считали, что это только начало, это головной участок второго железнодорожного выхода к Тихому океану.

### Ударная комсомольская стройка (1974–1986 гг.)

В 1960-х гг. Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР предложил продолжить железнодорожное строительство севернее Байкала в 8-й пятилетке (1966–1970 гг.). В 1967 г. начались проектно-изыскательские работы по трассе БАМа. Для этого привлекались такие организации, как Гипропромтрансстрой, Сибгипротранс, Томскгипротранс, а также тоннелестроительные организации

Москвы, Ленинграда, Свердловска. Генеральным подрядчиком был Мосгипротранс. Проектно-изыскательские работы от Усть-Кута до Чары осуществлял Сибгипротранс. По просьбе руководства этого института в проектировании железной дороги на участке от Северобайкальска до Нижнеангарска принимало участие Черноморское отделение (г. Сочи) Центрального научно-исследовательского института береговых сооружений.

Руководитель Советского Союза, генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежnev, в марте 1974 г. выступая в Алма-Ате на торжествах, посвященных освоению целины, озвучил планы правительства по продолжению строительства БАМа. Он сказал: «Целина – это тайга Сибири, тундра Севера, пустыни Средней Азии. Чтобы быть более конкретным, назову лишь один из готовящихся проектов. Это – Байкало-Амурская магистраль, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток» [39, с. 388].

Так начался следующий этап создания БАМа – «комсомольский» (1974–1984 гг.).

В конце апреля 1974 г. на БАМ с Ярославского вокзала Москвы отправился ударный комсомольский отряд имени XVII съезда комсомола. С этого времени, по сути, БАМ стал самой грандиозной стройкой нашей страны.

Комсомольцы XVII съезда разъехались по опорным пунктам, которые создавались не только вдоль линии БАМа. Одним из опорных пунктов была ст. Таловка (67 км западнее Улан-Удэ) [40]. Здесь размещался СМП-572 (в 1975 г. перебазированный в Новый Уоян).

5 апреля в 64 км восточнее ст. Лена (г. Усть-Кут) высадился первый вертолетный десант Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ во главе с Героем Социалистического Труда В. Лакомовым. Рубились просеки, строился временный поселок и временная автодорога.

В целях дальнейшего развития производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока 8 июля 1974 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» № 561.

Новой бамовской эпохе был присущ оптимизм и патриотизм, невероятное вдохновение.

Министерству транспортного строительства в содействии с Министерством путей сообщения наряду с выполнением других задач необходимо было построить железную дорогу от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре и проложить второй путь на участке Тайшет – Лена, переaproектировать участок Усть-Кут – Нижнеангарск – Тында под два пути.

Коллегия МПС на своем заседании решила «принять к неуклонному руководству» постановление правительства и поручила руководителям министерства разработать ряд мер по выполнению заданий, указанных в постановлении [41, с. 139].

Постановление предусматривало строительство в 1974–1983 гг. Байкало-Амурской железной дороги от ст. Лена (г. Усть-Кут) до г. Комсомольска-на-Амуре через Нижнеангарск, Чару, Тынду, Ургал, укладку в 1974–1982 гг. второго пути на участке Тайшет – Лена и сооружение в 1974–1979 гг. железнодорожной линии БАМ – Тында – Беркакит. Кроме того, на участке Усть-Кут – Тында планировалось сооружение земляного полотна и опор мостов под два пути.

Технические проекты на участок Усть-Кут – Нижнеангарск разрабатывали Томскгипротранс и Сибгипротранс, а на участок Чара – Тында – Ленгипротранс с участием Уралгипротранса.

Пленум научно-технического совета МПС 9 декабря 1974 г. установил следующие технические параметры БАМа:

1. Объем перевозок – 35 млн т в восточном направлении, в том числе 25 млн т сырой нефти на первый год эксплуатации.

2. Учет при проектировании и строительстве:

– необходимости электрификации на переменном токе участка Усть-Кут – Усть-Нюкжа к 1983 г.;

– потребности в строительстве нужного количества двухпутных вставок для пропуска в западном направлении сдвоенных порожняковых маршрутов цистерн.

3. Для перевозки основного груза – сырой нефти – формирование замкнутых кольцевых маршрутов только из 8-осных цистерн (вес поездов из этих цистерн предусмотреть до 10 тыс. т). Разработка (ЦВ и ЦНИИ) и выпуск (Минтяжмаш СССР) новых 8-осных цистерн с термической изоляцией, усиленной автосцепкой и электропневматическими тормозами.

4. Обслуживание поездов электровозами ВЛ80Р, а на участке с тепловозной тягой – тепловозами 2ТЭ116. Составы с локомотивами в голове и хвосте. Длина станционных путей не менее километра [41, с. 141–143].

Выполняя поручение Президиума Совета Министров СССР от 21–22 декабря 1976 г. на основании разработанных технических проектов участков и объектов БАМа, МПС совместно с Минтрансстроем определило стоимость БАМа с производственной базой строительства в 9,4 млрд р. [Там же, с. 235].

В процессе изысканий проработаны варианты обходов Байкальского и Северомурского тоннелей.

БАМ строила вся страна. Ставропольский край строил станцию Лена, Ростовская область – Киренгу, Ленинград – Северобайкальск, Дагестанская, Чечено-Ингушская и Северо-Осетинская АССР – Кунерму, Армянская ССР (Армстройбам) – Таору и Звездный, Грузинская ССР (Грузстройбам) – Нию, Азербайджанская ССР (Азербайджанбамстрой) – Улькан, Эстония – Кичеру, Литва – Уоян, Латвия – Таксимо, Казахстан – Чару.

Командиром Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVIII съезда ВЛКСМ был Герой Социалистического Труда В. Аксенов (начинал группомсоргом в отряде В. Лакомова).

Командиром Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XIX съезда ВЛКСМ стал Ю. Бочаров.

В 1978 г. было освоено 411,5 млн р. на строительно-монтажные работы и 119,9 % к плану. С начала строительства освоено 1,89 млрд р.

В 1978 г. во временную эксплуатацию сдан участок Усть-Кут – Киренга. Бригада путеукладчиков СМП-582 под руководством В. Лакомова уложила рельсы до начала обходного пути вокруг Байкальского тоннеля. На мосту через речку Кунерму на 280-м километре состояласьстыковка с теми, кто укладывал рельсы с востока. Рельсы были уложены на год раньше срока [42].

В октябре 1978 г. первый поезд прибыл на Даван. Прошло четыре с половиной года со дня высадки первых десантов на БАМе. «Дашь Даван!» был главным лозунгом строителей. И вот 28 октября 1978 г. со ст. Кунерма, украшенной лозунгами, на Даван отправился первый поезд.

За кунерминским мостом начинался 40-тысячный подъем. На пути через Байкальский хребет поезд во главе с тепловозом приветствовали гудки автомобилей. Под гром оркестра и аплодисменты зрителей состав подошел к специальной арке. Вокруг тысячи людей. Они заполнили склоны сопок. Гостей встречали руководители Бурятского обкома КПСС. Дело в том, что строительство железной дороги в пределах Иркутской области было закончено, и эстафету принимал Бурятский участок БАМа. Первые секретари Иркутского и Бурятского обкомов партии Н. В. Банников и А. У. Модогоев разрезали алую ленту: путь к Байкалу открыт [43].

Таким образом, было открыто рабочее движение поездов на участке Усть-Кут – Даван и обеспечено сквозное движение автотранспорта на участке Усть-Кут – Северомуйский тоннель.

23 августа 1979 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» № 798.

Строительство велось широким фронтом, производственные планы перевыполнялись. В 1979 г. освоено 528 млн р., а всего – 2,6 млрд р. капитальных вложений. В докладной записке замминистра путей сообщения СССР В. П. Калиничева министру путей сообщения СССР Г. П. Павловскому о ходе работ на БАМе в июне 1980 г. указано, что по Северомуйскому тоннелю пройдено 1121 м, в 1979 г. – 2915 м, по Байкальскому тоннелю – 3360 м и 1875 м соответственно. По Мысовым тоннелям всего пройден 361 м. Открыто рабочее движение на участке Усть-Кут – Нижнеангарск. Сдан во временную эксплуатацию участок Усть-Кут – Улькан [41, с. 341].

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 19 июля 1980 г. № 625 Министерство путей сообщения с 1 ноября 1980 г. организовало Байкало-Амурскую железную дорогу с управлением в г. Тында [Там же, с. 342]. Создано Северобайкальское отделение дороги.

В то же время на базе Ангарстроя организован самостоятельный трест Ленабамстрой, который занимался строительством на западном участке до разъезда Даван.

Основными задачами являлись: ввод в эксплуатацию в установленные сроки участков магистрали, открытие движения поездов на всем протяжении БАМа в 10-й пятилетке, обеспечение бесперебойной работы вводимых в действие участков магистрали, содержание на высоком уровне построенных зданий и сооружений, подготовка и закрепление эксплуатационных кадров, создание достойных жилищных и культурно-бытовых условий для железнодорожников.

В 10-й пятилетке уложены вторые пути на линии Тайшет – Лена протяженностью 420 км. В 1981 г. введен в постоянную эксплуатацию участок Лена – Кунерма протяженностью 261 км.

Комиссия Совета Министров, побывавшая на БАМе летом 1981 г., согласилась с предложением о строительстве двухпутного электрифицированного обхода Северомуйского тоннеля, который использовался (как тогда считалось, временно) для обеспечения строительства на участке от Северомуйского тоннеля до ст. Чара протяженностью 345 км, том числе на Кадарском тоннеле. Министерство обороны в то время настаивало, чтобы обход был сохранен как запасной, аварийный путь. Строительство обхода позволило открыть сквозное движение по БАМу и осуществлять перевозку грузов до ввода в постоянную эксплуатацию Северомуйского тоннеля (который был закончен только в 2005 г.).

На 1 января 1983 г. освоено 4,5 млрд р. – 53 % от сметной стоимости по техническому проекту [Там же, с. 440].

Включившись в социалистическое соревнование за успешное выполнение планов 1984 г. и 11-й пятилетки в целом, коллективы строите-

лей БАМа приняли обязательство досрочно, к 67-й годовщине Великого Октября, завершить укладку главного пути и на год ранее установленного срока открыть движение поездов на всем протяжении.

На коллегии МПС, президиума ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства и Министерства транспортного строительства СССР было принято решение в течение второго квартала 1984 г. ликвидировать отставание на объектах и участках БАМа, в июле 1984 г. закончить укладку пути на Бурятском участке БАМа до р. Витима, в апреле завершить горнопроходческие работы в районе Кадарского тоннеля, а в июле начать пропуск по нему рабочих поездов [41, с. 483].

В 1984 г. задача 9-й пятилетки решена – закончена укладка главного пути на всем протяжении БАМа и открыто сквозное рабочее движение поездов. Историческаястыковка строителей западного (А. Бондарь) и восточного (И. Варшавский) участков произошла на ст. Куанда (Читинская область) 1 октября 1984 г.

Тем временем на Западном БАМе завершались работы по электрификации. 14 декабря 1985 г. на участке Тайшет – Братск машинисты А. А. Грачев и И. И. Катков провели первый поезд на электротяге [44, с. 107].

На 1 сентября 1984 г. освоено 5,13 млрд р. капитальных вложений, или 60,0 % от общей проектной стоимости. На 1 января 1986 г. освоено 5,9 млрд р. капиталений, или 68,4 % от сметной стоимости. До конца строительства оставалось освоить 2,7 млрд р. [41, с. 503, 550]. В соответствии с постановлением правительства от 12 июля 1985 г. № 651 в 12-й пятилетке на строительство магистрали планировалось выделение 2,4 млрд р.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» № 651 ввод БАМа в постоянную эксплуатацию предусматривался в 1989 г. С учетом важного значения дороги ее строительство велось по нормам железных дорог первой категории с оснащением прогрессивными средствами эксплуатации, включая оборудование дороги устройствами автоблокировки и диспетчерской централизации. Сооружение полотна и опор всех мостов от Усть-Кута выполнялось под два пути. Один из сложных участков (Усть-Кут – Таксимо протяженностью 749 км) сразу электрифицировался.

К 1986 г. введен в эксплуатацию Байкальский тоннель (6,7 км), завершена проходка Мысовых (5,3 км) и Кадарского тоннелей.

В 1986 г. на участке Усть-Кут – Нижнеангарск (343 км) заканчивались пуско-наладочные работы по электрификации. Построен клуб на

ст. Лена, сдано в эксплуатацию депо в Северобайкальске. При годовом задании 1422 м пройдено 950 м, или 67 % основного Северомуйского тоннеля. По транспортно-дренажной штольне из намеченных 1765 м пройдено 1224 м, или 70 %.

Во исполнение указаний министра путей сообщения от 10 января 1989 г. первым заместителем министра В. Н. Гинько вместе с руководителями и специалистами МПС и Минтрансстроя с участием руководителей служб, отделений и предприятий дороги, подрядных строительно-монтажных организаций, а также руководителей местных партийных и советских органов в период с 26 февраля по 6 марта 1989 г. на месте был рассмотрен комплекс вопросов по строительству и эксплуатации БАМа.

В результате осмотра объектов и участков БАМА, а также обмена мнениями МПС совместно с Минтрансстроем разработало мероприятия по усилению темпов строительно-монтажных работ на пусковых участках БАМа и приближению сроков их ввода в постоянную эксплуатацию.

В 1989 г., в октябре вместо декабря, в постоянную эксплуатацию введен участок Таксимо – Чара (240 км) и постоянная линия в обход Северомуйского тоннеля с максимальным 18-тысячным уклоном (54,3 км). К началу 1990 г. завершено строительство второго пути на участке Тайшет – Лена. Движение поездов от Лены до Таксимо осуществлялось электровозами, а от Таксимо до Тынды и Комсомольска – тепловозами.

В связи с высокой стоимостью основных производственных фондов (на БАМе стоимость 1 км в 3 раза выше аналогичной стоимости на Транссибе) и малой загрузкой БАМа железная дорога работала в убыток. В 1984 г. размер дотации составил 184 млн р., в 1989 г. достиг 234 млн р. В целях ухода от дотационности планировалось переключение части транзита с Транссиба. С 1990 г. дорога начала приносить прибыль за счет увеличения объема перевозок транзитных грузов, ранее перевозившихся по Транссибу (до восьми пар грузовых и двух пар пассажирских поездов). На строительство БАМа на 1 января 1991 г. израсходовано 8,3 млрд р. капитальных вложений, что составляло 87 % от утвержденного проекта [41, с. 702].

А в начале 1992 г. вышло постановление Правительства Российской Федерации «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) и сооружению железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск» [45].

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Проценко А. Великая русская азиатская железная дорога к Восточному океану: печатано по распоряжению военного губернатора Тургайской области / А. Проценко. Оренбург : Тип. Бресила, 1887. 16 с.

2. Труды Комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о железной дороге через всю Сибирь, 1889–1890 гг.: по 8 отделу общества. СПб. : Тип. бр. Пантелеевых, 1889. 364 с.
3. РГИА Ф. 274. Оп. 2. Д. 640.
4. РГИА. Ф. 350. Оп. 65. Д. 86.
5. *Волошинов Н. А.* Сибирская железная дорога: сообщение Генерального штаба полковника Волошина в Императорском Русском географическом обществе 5 декабря 1890 г. / Н. А. Волошинов. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1890. 31 с.
6. Восточное обозрение. 1889. 10 дек.
7. *Субботин А.* Экономическая записка по вопросу о соединении рельсовым путем рек Лены и Ангары / А. Субботин. СПб. : Тип. М-ва путей сообщения (т-во «И. Н. Кушнарев и К°»), 1897. 50 с.
8. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 995.
9. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1902–1904 гг. / Н. С. Романов ; сост., предисл. и примеч. Н. В. Куликаускене. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1994. 559 с.
10. *Важеевский В. А.* Пояснительная записка к проекту Ленской железной дороги (Тулун – Усть-Кут) / В. А. Важеевский. СПб. : Тип. В. Ф. Киршбаума, 1912. 24 с.
11. *Половников В. П.* Рекогносцировочные изыскания железнодорожного пути Иркутск – Бодайбо в 1907–1908 гг. / В. П. Половников. СПб. : Г. Шахт и К°, 1910. 184 с.
12. *Адрианов Г.* Сеть железных дорог России в будущем / Г. Адрианов, С. Чмутов. СПб. : Авт. изд. Г. В. Адрианова, 1908. 95 с.
13. *Пущенников А. Н.* Записка о недочетах в постановке дела постройки железных дорог в Сибири и о мерах к устранению этих недочетов при дальнейшей постройке их / А. Н. Пущенников. СПб., 1908. 13 с.
14. *Адрианов Г. В.* О преимуществах железнодорожного соединения Сибирской магистрали с бассейном р. Лены через Иркутск от ст. Иннокентьевской. Сущность доклада инженера путей сообщения Г. В. Адрианова / Г. В. Адрианов. СПб. : Якорь, 1915. 4 с.
15. Иркутск – Верхоленская железная дорога: к вопросу о проведении железной дороги Иркутск – Бодайбо. Иркутск, 1910.
16. Сибирь. 1911. 13 янв.
17. *Михайловский Э. И.* Пояснительная записка к проекту железнодорожных линий в Ленский бассейн / Э. И. Михайловский. [СПб.], 1911. 35, [22] с.
18. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 997.
19. Доклад представителей г. Иркутска по вопросу о проведении Ленской железной дороги. Б. м., б. г.
20. Транспортная проблема Восточной Сибири / М. Ф. Молодых, К. Н. Миротворцев, И. А. Хлудов, Е. П. Чертовских. М. : Совет. Азия : Типолит. им. Воровского, 1930. 41 с.
21. *Сосновский Г.* Ликвидировать бездорожье Якутии: где должна примыкать Ленская железная дорога к реке Лене? / Г. Сосновский // Социалистический транспорт. 1932. № 11/12.
22. *Ламин В. А.* Ключи к двум океанам / В. А. Ламин. Хабаровск : Дальневост. кн. изд-во, 1981. 256 с.
23. Контрольные цифры народного хозяйства и социально-культурного строительства РСФСР на 1929–1930 гг. М. ; Л. : Гос. изд-во : Ленингр. гос. тип. им. Евгении Соколовой, 1930. 874 с.
24. *Федоров М. И.* Новое железнодорожное строительство во втором пятилетии / М. И. Федоров // Социалистический транспорт. 1934. № 4.

25. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза : в 2 т. СПб. : АО «Иван Федоров», 1997. Т. 2. 416 с.
26. *Одинцов М. М.* Геологическое строение Тайшет-Братского района Восточной Сибири / М. М. Одинцов, В. В. Филиппченко. Свердловск ; М. : ОНТИ, 1937. 64 с. (Материалы по геологии и полезным ископаемым Восточной Сибири. Вып. 16).
27. Стalinские стройки ГУЛАГа, 1930–1953 гг. / сост. Л. И. Кокурин, Ю. Н. Маруков ; под общ. ред. акад. А. Н. Яковлева. М. : МФД : Материалы, 2005. 586 с.
28. *Еланцева О. П.* Обреченная дорога. БАМ: 1932–1941 / О. П. Еланцева. Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1994. 181 с.
29. XVIII съезд ВКП(б): стенографический отчет. М. : Госполитиздат, 1939. 744 с.
30. *Долголюк А. А.* Японские военнопленные на строительстве железной дороги Тайшет – Братск / А. А. Долголюк // Транссиб-99 : материалы региональной науч.-практической конф., 24–25 июня 1999 г. Новосибирск : Сиб. гос. ун-т путей сообщения, 1999. С. 517–520.
31. Люди и дороги: Ангарстрою 50 лет, 1946–1996. Братск, 1996.
32. *Шинкарев Л. И.* Второй Транссиб: новый этап освоения восточных районов СССР / Л. И. Шинкарев. М. : Политиздат, 1976. 287 с.
33. *Еланцева О. П.* Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1930-е – начало 1950-х годов). Исторический опыт : автореф. дис. ... д-ра ист. наук / О. П. Еланцева. Владивосток, 1996. 44 с.
34. ГАТО. Ф. Р-1850. Оп. 1. Д. 27.
35. Земля Иркутская / сост. Е. Г. Бандо, А. И. Гайдай, И. И. Кузнецов, А. Я. Шапранова. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1967. 447 с.
36. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 46. Д. 4047.
37. *Карпикова Т. А.* Историческая справка об Управлении Восточно-Сибирской железной дороги / Т. А. Карпикова. Иркутск, 1973 // Архив музея истории ВСЖД.
38. Восточно-Сибирская правда. 1958. 30 дек.
39. *Брежнев Л. И.* Об основных вопросах экономической политики КПСС на современном этапе: речи и доклады : в 2 т. / Л. И. Брежнев. М. : Политиздат, 1975. Т. 2. 479 с.
40. *Дашибалов Ц.* В зимнюю стужу, в сжатые сроки... / Ц. Дашибалов // Восточно-Сибирский путь. 2000. 25 июля.
41. Железнодорожный транспорт СССР 1971–1991 гг. : сб. док. М. : МПС : ФГУП «Производственно-издательский комбинат ВИНИТИ», 2003. 800 с.
42. Восточно-Сибирская правда. 1978. 21 окт.
43. Восточно-Сибирская правда. 1978. 31 окт.
44. Рожденное Транссибом: очерк истории локомотивного депо станции Тайшет / [авт.-сост. А. М. Радионов ; отв. за вып. Т. Н. Гордиенко ; ред. А. Н. Гаращенко, Л. В. Гаращенко]. Иркутск, 2006. 208 с.
45. Гудок. 1992. 1 февр.