

## БАМ. Начало строительства

Е.В. Лодкина<sup>а</sup>, Д.А. Брюханова<sup>б</sup>, М.Р. Толпыгин<sup>с</sup>

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

<sup>а</sup> elena.lodkina.1953@mail.ru, <sup>б</sup> zdar2000@inbox.ru, <sup>с</sup> tolp888@gmail.com

<sup>а</sup> <https://orcid.org/0000-0003-4714-8953>, <sup>б</sup> <https://orcid.org/0009-0002-9266-0817>,

<sup>с</sup> <https://orcid.org/0009-0000-5628-0863>

Статья поступила 23.09.2024, принята 10.10.2024

*В статье повествуется о подготовительном этапе и начальном периоде строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, протянувшейся от Тайшета и Усть-Кута на западе и севере Иркутской области до Комсомольска-на-Амуре на востоке более чем на 4 тыс. км. Грандиозная магистраль проходит через три часовых пояса, шесть субъектов Российской Федерации. В настоящее время БАМ – это 280 железнодорожных станций и разъездов. Дорога пересекает 11 полноводных рек, проходит через семь горных хребтов. Из-за сложного рельефа более 30 км железной дороги проложено в тоннелях. БАМ открывает доступ к природным ресурсам страны, дает толчок развитию обозначенных территорий. Статья охватывает довоенный период 1930–1941 гг. На основе официальных документов авторы рассказывают о проблемах, возникших в процессе создания, согласования и утверждения проекта, кадрового и материального обеспечения стройки. Архивные источники дают информацию о трудностях, выпавших на долю изыскателей и первостроителей БАМа, в том числе связанных со сложными климатическими условиями в районах вечной мерзлоты и рельефом местности, проходящей через горные хребты, болота, реки. Подчеркивается, что основной рабочей силой на строительстве первой очереди дороги на всей территории Забайкалья и Приамурья являются политзаключенные и иноподданные граждане, в частности, японские военнопленные. Подводятся итоги работы железнодорожных строителей за вековую историю возведения магистрали. При подготовке статьи используются документы архива управления строительства «Братскгэсстрой», объединенного музея Братска, городского общества «Мемориал», региональной периодической печати, а также материалы из личных архивов и воспоминаний первостроителей БАМа, представителей силовых структур, органов власти, переписка и воспоминания участников процесса. Приводятся портреты талантливых руководителей в области железнодорожного строительства нашей страны – Ф.А. Гвоздевского, С.В. Мрачковского, С.К. Евстигнеева и др.*

**Ключевые слова:** железная дорога; Байкало-Амурская магистраль (БАМ); Восточная Сибирь; Дальний Восток; изыскательские экспедиции; проектные работы; климатические условия.

## BAM. Start of construction

E.V. Lodkina<sup>a</sup>, D.A. Bryukhanova<sup>b</sup>, M.R. Tolpygin<sup>c</sup>

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

<sup>a</sup> elena.lodkina.1953@mail.ru, <sup>b</sup> zdar2000@inbox.ru, <sup>c</sup> tolp888@gmail.com

<sup>a</sup> <https://orcid.org/0000-0003-4714-8953>, <sup>b</sup> <https://orcid.org/0009-0002-9266-0817>,

<sup>c</sup> <https://orcid.org/0009-0000-5628-0863>

Received 23.09.2024, accepted 10.10.2024

*This article describes the preparatory stage and the initial period of construction of the Baikal-Amur Railway, stretching from Taishet and Ust-Kut in the west and north of the Irkutsk region to Komsomolsk-on-Amur in the east for more than 4,000 km. The grand highway passes through 3 time zones, and 6 subjects of the Russian Federation. Currently, BAM consists of 280 railway stations and sidings. The road crosses 11 deep rivers and passes through 7 mountain ranges. Due to the difficult terrain, more than 30 kilometers of railway are laid in tunnels. It opens access to the country's natural resources, and incentivizes momentum to the development of designated territories. This article covers the pre-war period from 1930 to 1941. The problems that arose in the process of creating and approving the project, personnel, and material support for the construction site based on official documents are discussed. Information is provided from archival sources about the difficulties that befell the prospectors and pioneers of the BAM, including those related to difficult climatic conditions in permafrost areas and the terrain passing through mountain ranges, swamps, and rivers. It is emphasized that the main workforce for the construction of the first stage of the road throughout Transbaikalia and the Amur region were political prisoners and foreign citizens, in particular, Japanese prisoners of war. The article summarizes the work and results of railway builders over the past century. In preparing the article, documents are processed from the archives of the Bratskgesstroy Construction Department, the United Museum of Bratsk, the town society "Memorial", regional periodicals, as well as materials from the personal archives and memoirs of the first builders of the BAM, representatives of law enforcement agencies, government bodies, correspondence and memories*

of participants in the process. The lifepaths of the talented railway construction leaders of our country, namely, F.A. Goozdevsky, S.V. Mrachkovsky, S.K. Evstigneev and others are given.

**Keywords:** railway; Baikal-Amur Railway (BAM); Siberia; Far East; expeditions; project work; climatic conditions.

Статья охватывает довоенный период с 1930 по 1941 гг. В работе использованы официальные документы по организации строительства БАМ, переписка и воспоминания его участников.

В апреле 2024 г. отмечалось 50-летие второго этапа строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. В 1974 г. началось активное строительство трассы одновременно по многим направлениям силами комсомольских строитель-

ных «десантов». Правительство Российской Федерации одобрило запуск модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Об этом сообщил премьер-министр М.М. Мишустин. Третий этап строительства БАМ рассчитан до 2035 г., на него планируется потратить более 3,7 трлн р. Работы будут вестись на 24-х участках, 10 из них относятся к БАМу [1].

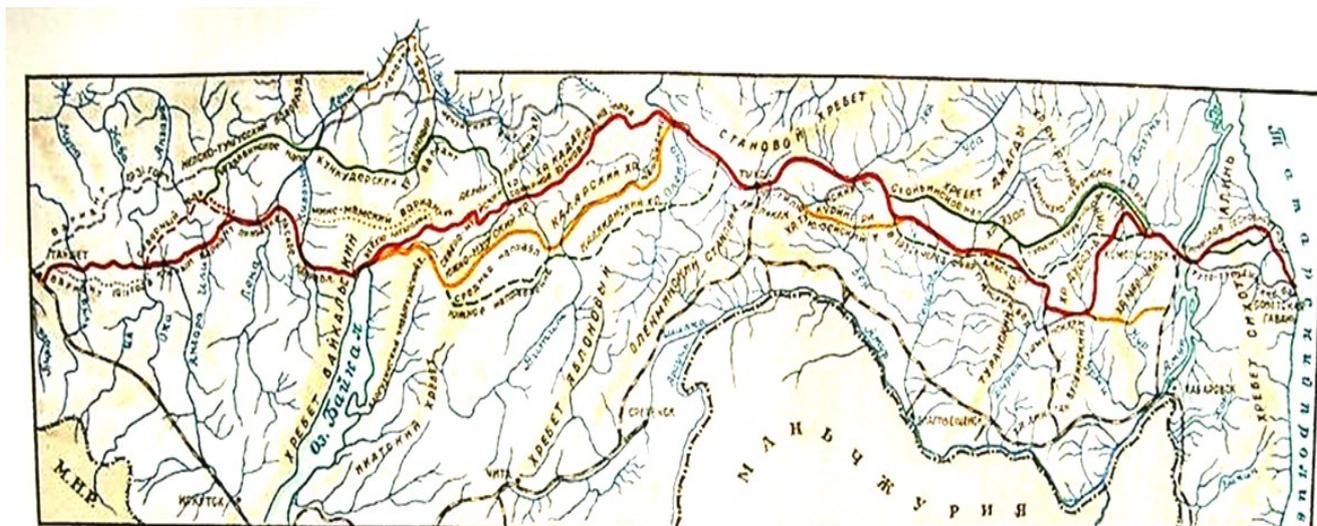


Рис. 1. Схема основных направлений Байкало-Амурской магистрали

Вопросами освещения строительства магистрали на протяжении полувека занимались ученые-экономисты, журналисты, его непосредственные участники, в частности, А.П. Суходолов, А.В. Хобта, В.А. Ламин, Л.И. Кокурин, М.И. Федоров, В.В. Филиппченко. БАМ стал темой монографий и диссертаций Г.П. Власова, О.М. Еланцевой. При написании статьи использованы воспоминания участников изыскательских экспедиций Ф.А. Гвоздевского, М.М. Толпыгина, Е.А. Козловского, В.Ф. Зуева, П.Л. Фефилова, рассказывающие об истории изысканий на различных участках БАМа. Книги журналистов Л. Ильющенко и В. Сунгоркина с одноименным названием «От Байкала до Амура» представляют собой летопись строительства БАМ, повествуют о людях-героях стройки века.

Вопрос строительства новой железной дороги начал всерьез обсуждаться еще в XIX в. В 1888 г. разработкой проекта занялись в Русском техническом обществе, где было определено его название: Великая Сибирская магистраль [2-4].

В начале XX в. необходимость в новой железной дороге на Дальнем Востоке стала очевидной. Транссиб перестал справляться с количеством пе-

ревозимых грузов. Однако проект, подготовленный в 1906 г., был слишком сложным и дорогим.

С 1904 по 1915 гг. рассматривались различные варианты и предложения о строительстве второй железной дороги в Сибири. В 1907-1908 гг. севернее Байкала проводил изыскательские работы В.В. Половников. В 1911-1914 гг. инженеры Э.И. Михайловский и И.И. Афонин вели работы на маршруте Иркутск – Жигалово – Тулун – Усть-Кут [5-7].

В 1926 г. отдельный корпус железнодорожных войск РККА начал топографическую разведку будущей трассы БАМа.

С предложением о строительстве в Сибири и на Дальнем Востоке второй железной дороги с выходом к Тихому океану в 1930 г. выступили дальневосточные краевые партийные организации. Они направили в ЦК ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР письмо с обоснованием необходимости такого строительства. По плану железная дорога начиналась от одной из станций западнее Байкала и достигала Советской Гавани.

В обозначенном письме будущая линия впервые была названа Байкало-Амурской магистралью (БАМ) [3].

В 1932 г. СНК СССР было принято постановление «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». В нем впервые рекомендовалось «Возложить на УГПУ строительство дороги с использованием труда заключенных» [8].

Первым начальником строительства дороги был назначен С.В. Мрачковский<sup>1</sup> (рис. 2).



Рис. 2. С.В. Мрачковский

В основу проектирования БАМа легла разработанная учеными и управленцами концепция хозяйственного освоения новых территорий, связанная с интересами страны.

Начальным пунктом БАМа была определена станция Пуруша Амурской железной дороги, конечным — с. Пермское на Амуре. Дальневосточные региональные плановые организации разработали стратегию развития своих регионов наряду с сибирскими территориями (Средней Ангары, Верхней Лены, Северного Байкала) [9; 10].

Поскольку исходных данных для проектирования дороги не хватало, потребовались дополнительные изыскательские работы. По этой и другим причинам намеченное строительство БАМа начать не удалось.

В 1934–1935 гг. в линии строительства дороги был обобщен весь имеющийся геологический материал. Работы проводились по поручению Восточно-Сибирского геологического треста на территориях Тайшетского, Нижнеудинского и Братского районов. Работа консультировалась профессорами Н.С. Шацким и Е.А. Пресняковым [11].

В 1937 г. в соответствии с решением Совета народных комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) строительство линии начинается [3]. 17 августа 1937 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали постанов-

ление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором, в частности, было записано: «приступить к строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Советской Гавани протяжением 5 тыс. километров».

В 1938 г. предполагалось начать строительство одновременно на нескольких участках. Оно возлагалось на НКВД СССР.

В период с 1938 по 1942 гг. ответственными организациями было выбрано направление трассы — от Тайшета до Усть-Кута. К июню 1941 г. были уложены рельсы на 68-километровом участке от Тайшета до станции Невельской (без путевых зданий и служебных помещений), однако с началом Великой Отечественной войны приказом № 001101 от 18.08.1941 г. все работы по строительству БАМа были прекращены [6]. В 1942 г. 12 км этих рельсов были сняты и отправлены на рокадную (параллельную основной) Сталинградскую дорогу, обеспечивающую нужды фронта.



Рис. 3. Ф.А. Гвоздевский

Война прерывает труд железнодорожных строителей, однако изыскательские работы продолжают.

О сложности этих работ можно судить по воспоминаниям участников экспедиций. В частности, подделавшего свой возраст 16-летнего рабочего Томской топографической экспедиции, работавшей в районах Восточной Сибири с марта 1940 по июнь 1941 г., М.М. Толпыгина (рис. 4). В своей книге «По следам забытых экспедиций» ветеран Братскгэсстроя пишет: «В январе 1940 г. Ф.А. Гвоздевский<sup>2</sup> (рис. 3) направляет своего заместителя

<sup>1</sup> С.В. Мрачковский (1888–1936), талантливый управленец, бывший военачальник, один из легендарных героев Гражданской войны на Урале и в Сибири, начальник Байкало-Амурского управления Желдорстроя НКПС СССР в 1932–1933 гг.

<sup>2</sup> Ф.А. Гвоздевский (1901–1962), советский инженер путей сообщения, генерал-майор, дважды лауреат Сталинской премии, в 1940 г. зам.

инженера В.П. Соболева в Тулун для вербовки в Томскую топографическую экспедицию. Набрать нужно было всего 30 человек. Желавших было хоть отбавляй. Но только вначале. Люди требовались мужественные, трудолюбивые, ответственные. Как узнать, кто чего стоит?

В.П. Соболев пишет специальное объявление, прочитав которое, большинство желающих поворачивало обратно. В объявлении пояснялись условия жизни и работы в тайге и то, что люди будут оторваны от мира на долгое время. Из техники будут топор, ручная пила, кирка, лопата, нивелир, разборные жестяные печки, ящик гвоздей 200 мм для сколачивания плотов, 8 четырехместных палаток, спальные мешки. За каждым членом будут закреплены лошадь и карабин.

Питаться предстоит два раза в сутки из общего котла. Заработанные деньги будут получены после окончания просеки в Усть-Куте. Продукты питания и корм лошадям будут доставлять самолетом Ан-2. Каждую ночь рабочие будут проводить на новом месте, летом — на сырой земле, зимой — на снегу.

Предстоит кормить гнус своей кровью, в тайге будут встречаться звери. Работать придется от зари до зари, невзирая ни на какую погоду...



Рис. 4. М.М. Толпыгин

Прочитав это объявление, люди уходили. Набрать состав изыскательской партии из членов КПСС и ВЛКСМ помогли местные партийные органы. За время вербовки сформировалось два отряда, один в Тулуне, другой в Тайшете. Тайшетцы повели просеку от 75-го км Московского тракта до р. Чуна. Тулунскую экспедицию на двух автомо-

начальника ГУЛЖДС, по совместительству — начальник Бампроекта наркомата внутренних дел, руководитель ряда других важных железнодорожных линий в СССР и Монгольской народной республике.

биях ЗИС-5 привезли в Братский район, в д. Пьяново. Лошадей привели из ближайших колхозов, которых Соболев попросил беречь. Отряд довел просеку до Усть-Кута и 23 июня 1941 г. был расформирован, большинство его участников ушло на фронт» [12; 13].



Рис. 5. По Ангаре (из архива М.М. Толпыгина)

В более сложных условиях оказались изыскатели экспедиции, работавшие на трассе Комсомольск — Амгунь, о чем свидетельствует письмо ее руководителя Зубарева (имя и отчество не сохранились). В своем послании в органы госбезопасности (Ф.А. Гвоздевскому) начальник партии сообщает, что дневная проходка со всеми видами работ колеблется от 1 до 2,5 км в день в зависимости от леса. «Присутствуя весь день в бригаде рубщиков и помогая им, уверен, что в условиях тройной гари и завалами в рост человека или густого пойменного леса с чапыжником с данным количеством людей увеличить проходку нельзя» [14].

Основными двумя причинами неуспешной работы партии Зубарев называет отсутствие транспорта и продовольственной базы. По его словам, сводный календарный перечень весьма неутешительный.

Вот цифры, которые приводит начальник партии.

Календарных дней с момента выезда из Комсомольска — 70, из них:

- передвижение на лодках и плотках с их постройкой — 24 дня;
- трехкратное передвижение от Дуки к месту работ в 25 км выше по реке и обратно, связанное с отсутствием в то время нужного количества продовольствия — 14 дней;

- вынужденное трехкратное голодание в ожидании самолетов и приемка их — 12 дней;
- банные дни — 3 дня;
- чистых полевых рабочих дней — 14.

«Продвижение от Комсомольска до Амгуни заняло месяц лучшего времени. Пришлось заниматься постройкой двух лодок и 12-ти плотов. Каждая единица терпела аварию и разбивалась при сплаве по незнакомой бурной реке с 20 перекатами и шиверами, проходимой только для легких берестяных омолочек (скорость течения на шиверах и боях составляла до 4-5 м/с).

В результате многочисленных аварий утоплено много ценностей, переболели люди (для сравнения: мой рейс в 1940 г. по Витиму в 800 км был значительно легче и быстрее).

Заброска партии на лодках к началу работ вверх по Амгуни на 30 км заняла 6 дней. Самодельные тяжелые боты приходилось тащить по пояс в ледяной воде. На быстрых шиверах лопалась крепкая бечева. Переправа на другой берег Амгуни с протоками в месте перехода 1937 г. четырех рабочих со мной заняла 4 часа. В результате полуторамесячного водного передвижения половина людей простудилась и заболела чирями и нарывами.

Чтобы не удлинять простоев, пришлось выходить за 20 км с недостаточным количеством продовольствия, без хлеба, соли и крупы (из-за крупных потерь при сбрасывании), что привело к быстрому истощению рабочих и ИТР. Настигший изыскателей лесной пожар с высотой огня 10-12 м и скоростью передвижения 5-6 км в час заставил прекратить работы и спасать людей и имущество. Один отряд чуть не погиб в огне, а часть имущества сгорела. Чтобы облегчить переноску грузов на себе, пришлось до 7 ноября отказаться от палаток и пещей, ночуя без них на 23-градусном морозе.

Приемка самолета была связана с 3-4 днями его ожидания, что при трехкратном сбрасывании составляет большую потерю времени. Во время голодного ожидания самолета ели полудохлую кету, выброшенную на берег, ворон и др. живность. Иногда люди работали в течение полутора суток без воды, только чтобы не идти после окончания работы 1,4 км по завалам к реке.

После выпадения глубокого снега партии пришлось тесать топорами лыжи и делать нарты для грузов. Нарты сразу вышли из строя и себя не оправдали. В дальнейшем всю переброску грузов пришлось делать только на себе. Минимальный груз партии с месячным запасом продовольствия составлял 700 кг при условии оставления всего лишнего на хранение в метеостанции Дуки. При максимальной нагрузке людей лагерь перебрасы-

вается на 6 км за два дня, особенно тяжело было переносить обледеневшие 6-местные палатки.

В партии недостаточное количество рабочих, из 12 человек трое хронически больных. Медпомощь им оказывать нет возможности. Отсутствие рации очень затрудняет связь с экспедицией и приемку самолетов. Зимние дни очень короткие и, несмотря на подъем в 6 утра, светлого времени очень мало. Камеральничать вечером мне приходится у костра на морозе, открыв палатку. Другого времени нет. Отсутствие рации очень затрудняло связь с экспедицией и приемку самолетов» [15-17].

Несмотря на телеграммы Зубарева, упаковка сбрасываемых продуктов оставалась непродуманной и приводила к большим потерям. Трассирование участка без облета его на самолете по мелкомасштабной карте на участке 30 км было довольно затруднительно.

В своем письме начальник партии сетует, что за 3 месяца никто из руководства не посетил партию. Вероятно, этим и объясняется его решение отправить письмо кураторам в органы госбезопасности.

Непроходимая тайга, сплошные болота, горы, отсутствие дорог, комары и мошка летом, морозы под 60 градусов зимой, постоянная нехватка рабочих рук и механизмов делали непомерно сложным труд строителей. Главными транспортными артериями служили реки, пешеходные тропы, часто заваленные буреломом.

Еще одной проблемой было кадровое обеспечение. Поэтому на строительстве дороге стал использоваться труд заключенных. Приказом ОГПУ № 1020/с от 10.11.1932 г. был создан Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь (БАМлаг), который просуществовал до начала Великой Отечественной войны.

Большинство заключенных составляли сельские врачи и учителя, агрономы, почтовые работники, колхозники. Запрещалось пополнять контингент Дальневосточного лагеря за счет уголовников, осужденных за бандитизм, измену Родине.

Не разрешалось посылать лиц японской, китайской, корейской, немецкой, польской, латышской, литовской и финской национальности. Условия содержания заключенных оставляли желать лучшего. «Здесь, на пересыльном пункте станции Манзовка, мы промерзли до косточек, эта наша группа из пяти человек, более или менее одетых, ложились вместе, под ними были голые доски, мы, не раздеваясь, закрывались чем было с головой, надышим и засыпаем, а остальные по всей ночи бегали по бараку, чтобы не замерзнуть совсем.

Давали нам по 400 г хлеба и один раз в день ба-ланду из мороженой свеклы, которую можно было есть только горячей, потом она превращалась в клей» [9].

Несмотря на трудности по восстановлению народного хозяйства, строительство БАМ продолжилось сразу после окончания Великой Отечественной войны. Уже в августе 1946 г. было принято решение о создании малых территориально-производственных комплексов на востоке страны. Среди них важнейшее место занимали северо-восточные районы Иркутской области.

21 сентября 1945 г. Совет народных комиссаров СССР принял постановление об организации Управления строительства «Ангарстрой» для форсирования строительства железнодорожной магистрали Тайшет – Братск – Усть-Кут [18]. При этом учитывалось, что постройка железной дороги в богатом природными ресурсами крае повлечет за собой строительство предприятий лесной отрасли, энергетики, черных и цветных металлов.

В 1947 г. закончилось строительство дороги Тайшет – Братск, что помогло ускорить возведение Братской ГЭС. Были созданы условия для открытия движения от Тайшета до Лены. После этого строительство БАМа было приостановлено.

В 1948 г. на территории Тайшета был создан «Озерлаг», получивший номер 7 и статус особого. В нем содержалось около 30 тыс. чел., главным образом, политические заключенные и бывшие военнопленные, преимущественно японские подданные (около 2 тыс. чел.). Начальником лагеря был назначен С.К. Евстигнеев<sup>3</sup>.

Лагерь был рассредоточен на 50 лагерных пунктов по 300-километровому участку от Тайшета до Братска. К 30-й годовщине Октябрьской революции был отправлен рапорт Сталину о том, что до Братска пропущен первый поезд, который в действительности прошел на два месяца позднее [19].

Основные работы были выполнены японскими военнопленными и политзаключенными. Они обустроивали водоотводы и укрепляли склоны вдоль железнодорожного полотна, трудились на заготовке леса, производстве шпал, домов для нужд МВД. Заключенные строили мосты, здания вокзалов и депо в Чуне и Вихоревке, обслуживали авторемонтный завод, деревообрабатывающий

комбинат и кирпичный завод в Тайшете, работали в каменных карьерах и сельхозах [20]<sup>4</sup>.



Рис. 6. С.К. Евстигнеев

**Выводы.** Подводя итог сказанному, необходимо отметить, что основанная в начале прошлого столетия железная дорога сегодня превратилась в грандиозную магистраль, которая проходит через три часовых пояса, шесть субъектов Российской Федерации. На ней построено 280 железнодорожных станций и разъездов. БАМ пересекает 11 полноводных рек, в том числе Ангару, Лену, Амур, Зею, Витим, Олекму, Селемджу, Бурею, проходит через семь горных хребтов: Байкальский, Северо-Муйский, Удокан, Кодар, Турана, Дуссе-Алинь. Из-за сложного рельефа более 30 км железной дороги проложено в тоннелях. На Байкало-Амурской магистрали основаны десятки населенных пунктов. «Столицей» БАМа стала Тында. Байкало-Амурская магистраль стала частью современной железнодорожной инфраструктуры страны, открыла доступ к природным запасам, сконцентрированным в труднодоступных для добычи местах. Постройка железной дороги в богатом природными ресурсами крае, в свою очередь, повлечет за собой строительство предприятий лесной отрасли, энергетики, черных и цветных металлов.

Вместе с тем, такой результат стал возможен благодаря самоотверженному труду проектировщиков, инженеров, рабочих, талантливых руководителей разного уровня. Отдельно следует отметить труд политических заключенных лагерей, расположенных на территории строительства дороги, которым порой приходилось жить и работать в нечеловеческих условиях.

<sup>3</sup> С.К. Евстигнеев, полковник внутренней службы, в 1949–1964 гг. начальник Озерного лагеря («Озерлаг»), один из руководителей структуры МВД 1-го этапа строительства БАМа. В 1964–1983 гг. — зам. начальника управления строительства «Братскгэсстрой», депутат Братского горсовета.

<sup>4</sup> В.С. Пасичник (1920–2005). Арестован в 1945 г., осужден на 15 лет исправительно-трудовых лагерей. В 1948–1956 гг. отбывал срок в «Озерлаге». После освобождения остался жить в г. Вихоревке.

## Литература

## References

1. Мишустин М.М. Правительство утвердило третий этап модернизации БАМа и Транссиба. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/663367979a794738f2b12422?ysclid=m1rn987y6l573861084> (дата обращения: 03.05.2024).
2. Винокуров В.А., Суходолов А.П. Экономика Сибири, 1900-1928. Новосибирск: Наука, 1996. 320 с.
3. Хобта А.В. Изыскательские и проектные работы для железнодорожного обхода Северного Байкала в конце XIX - начале XX в.: предыстория проектирования Байкало-Амурской магистрали. Иркутск: ВСЦНТИБ, 2014. С. 117.
4. Власов Г.П. Регион БАМа: стратегия и опыт освоения. Исторический аспект. Братск: БрГТУ, 1999. 140 с.
5. Ламин В.А. Ключи к двум океанам. Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1981. С. 128.
6. Еланцева О.П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (30-е - начало 50-х годов). Исторический опыт: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Владивосток, 1996. 44 с.
7. Еланцева О.П. Обречённая дорога: БАМ, 1932-1941. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1994. 181 с.
8. Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930-1953 / сост. Л.И. Кокурин, Ю.Н. Маруков. М.: МФД; Материк, 2005. С. 215.
9. Федоров М.И. Новое железнодорожное строительство во втором пятилетии // Социалистический транспорт. 1934. № 4. С. 56.
10. Одинцов М.М., Филипченко В.В. Литология отложенный Нижнего Силура по трассе Тайшет-Падун. Свердловск; М.: Онти. Свердл. отд-ние, 1937. 61 с.
11. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль / сост. Ф.А. Гвоздевский. Комсомольск н/А., 1945. 281 с.
12. Толпыгин М.М. По следам забытых экспедиций: в 2-х ч. Братск, 2007. Ч. 1. С. 132-133.
13. Толпыгин М.М. По следам забытых экспедиций: в 2-х ч. Братск, 2007. Ч. 2. С. 73-75.
14. Письмо начальнику управления лагерей Тулунского МВД Гвоздовскому Ф.А. // Архив С.К. Евстигнеева. Музей Братскгэсстроя и г. Братска, № 1039-41/ВС.
15. Ицкевич В.Р. Воспоминания (1898-1989 гг.) [Электронный ресурс]. URL: <https://mishpoha.ru/history/itskov.htm> (дата обращения: 04.10.2024).
16. Зуев В.Ф. Байкало-Амурская - магистраль жизни. Хабаровск: Частная коллекция, 2004. 296 с.
17. Козловский Е.А. БАМ глазами геолога. М.: Недра, 1986. 202 с.
18. Летопись трудовой славы Ангарстроя // Музей Братскгэсстроя и г. Братска. ОФ-3998 (копия 1980 г.). 2 с.
19. Маслаков С. Правда полковника Евстигнеева // Знамя. 2018. № 46 (29 нояб.). URL: <https://zn-bratsk.ru/pravda-polkovnika-evstigneeva/> (дата обращения: 03.10.2024).
20. Пасичник В.С. Архив Братского отделения российского общества «Мемориал». 250 с.
1. Mishustin M.M. The government approved the third stage of modernization of the BAM and Trans-Siberian Railway. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/663367979a794738f2b12422?ysclid=m1rn987y6l573861084> (data obrashcheniya: 03.05.2024).
2. Vinokurov V.A., Suhodolov A.P. Economy of Siberia: 1900 - 1928. Novosibirsk: Nauka, 1996. 320 p.
3. Hobta A.V. Survey and design work for the railway bypass of Northern Baikal in the late XIX - early XX centuries: the background of the design of the Baikal-Amur mainline. Irkutsk: VSCNTIB, 2014. P. 117.
4. Vlasov G.P. BAM region: strategy and experience of development: historical aspect. Bratsk: BrGTU, 1999. 140 p.
5. Lamin V.A. Keys to two oceans. Habarovsk: Habarovskoe kn. izd-vo, 1981. P. 128.
6. Elanceva O.P. Construction of the Baikal-Amur Railway (30s - early 50s): historical experience: avtoref. dis. ... d-ra ist. nauk. Vladivostok, 1996. 44 p.
7. Elanceva O.P. Doomed road: BAM, 1932-1941. Vladivostok: Izd-vo Dal'nevost. un-ta, 1994. 181 p.
8. Stalin's construction projects of the Gulag. 1930 - 1953 / sost. L.I. Kokurin, Yu.N. Marukov. M.: MFD; Materik, 2005. P. 215.
9. Fedorov M.I. New railway construction in the second five-year period // Socialisticheskij transport. 1934. № 4. P. 56.
10. Odincov M.M., Filipchenko V.V. Lithology of the Lower Silurian along the Taishet-Padun route. Sverdlovsk; M.: Onti. Sverdl. otd-nie, 1937. 61 p.
11. Baikal-Amur Railway / sost. F.A. Gvozdevskij. Kom-somol'sk n/A., 1945. 281 p.
12. Tolpygin M.M. In the footsteps of lost expeditions: v 2-h ch. Bratsk, 2007. Ch. 1. P. 132-133.
13. Tolpygin M.M. In the footsteps of lost expeditions: v 2-h ch. Bratsk, 2007. Ch. 2. P. 73-75.
14. Letter to the head of the camp department of the Tulunsky Railways Ministry of Internal Affairs F.A. Gvozdvosky // Arhiv S.K. Evstigneeva. Muzej Bratskgesstroya i g. Bratska, № 1039-41/VS.
15. Ickevich V.R. Memoirs (1898 - 1989) [Elektronnyj resurs]. URL: <https://mishpoha.ru/history/itskov.htm> (data obrashcheniya: 04.10.2024).
16. Zuev V.F. Baikal-Amur - the highway of life. Habarovsk: Chastnaya kollekcija, 2004. 296 p.
17. Kozlovskij E.A. BAM through the eyes of a geologist. M.: Nedra, 1986. 202 p.
18. Chronicle of the labor glory of Angarstroy // Muzej Bratskgesstroya i g. Bratska. OF-3998 (kopiya 1980 g.). 2 p.
19. Maslakov S. The truth of Colonel Evstigneev // Znaniya. 2018. № 46 (29 noyab.). URL: <https://zn-bratsk.ru/pravda-polkovnika-evstigneeva/> (data obrashcheniya: 03.10.2024).
20. Pasichnik V.S. Archive of the Fraternal Branch of the Russian Memorial Society. 250 p.