

## К семидесятилетию БАМа

**А. И. Картус**

Многие еще помнят, как в 1974 году газеты, радио, телевидение сообщили о начале строительства Байкало-Амурской магистрали. Она в течение 10 лет, до стыковки рельсов 1 октября 1984 года, была в центре внимания советского народа и средств массовой информации всего мира. Работы по строительству продолжались и видны были всем. И многотрудная магистраль была наконец в 1989 году сдана в постоянную эксплуатацию.

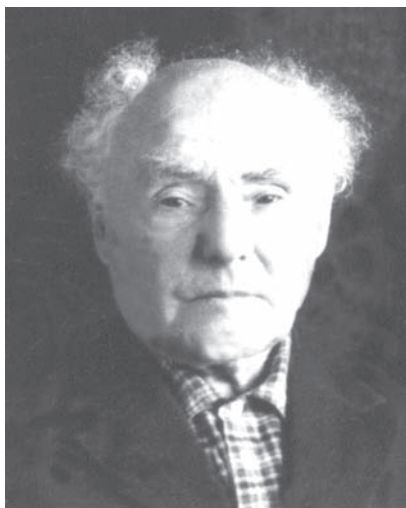
А между тем история ее насчитывает уже 70 лет! И лишь немногие представляют себе скрытую, «подводную», часть айсберга, которым можно назвать эту великую магистраль. Половину ее создавали ленинградцы!

Это был период очень напряженной жизни нашего Дальнего Востока. В 1929 году реакционные китайские генералы захватили Управление Китайско-Восточной железной дороги, нарушив существовавший договор о совместной ее эксплуатации с Советским Союзом. Возник военный конфликт. Для защиты своих интересов и границ СССР создал Особую красную дальневосточную армию – ОКВДА под командованием В. К. Блюхера.

Но транспортные связи Дальнего Востока с центром были значительно ослаблены. Возникла необходимость повысить пропускную способность однопутной, недостроенной Восточно-Амурской железной дороги.

В 1932 году положение на Дальнем Востоке обострилось. Япония, оккупировав Маньчжурию, создала там марионеточное государство Маньчжоу-го. На правом берегу Амура на всем протяжении государственной границы была развернута миллионная японская Квантунская армия.

А наша однопутная Восточно-Амурская железная дорога проходила здесь в 100–130 километрах от Амура, а на участке длиной в 750 км – в пределах 50 километ-



А. И. Картус. 1990-е гг.

ров. При этом бывшая Уссурийская железная дорога проходит местами в 10 и даже в 5 километрах от границы. В случае агрессии со стороны Японии под ударом была судьба Забайкалья и Дальнего Востока.

Тогда руководители Дальневосточного края (ДВК) – Лаврентьев, Крутов, Блюхер, Дерibas обратились в советское правительство с предложением о постройке

спрямляющей железной дороги от Транссиба к нижнему течению Амура к селу Пермскому. Этого требовало также промышленное строительство в крае, особенно создание нового промузла и города Комсомольска. Предложение посчитали интересным.

13 апреля 1932 года было принято Постановление ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР о строительстве Байкало-Амурской магистрали. Это название впервые появилось в предложении дальневосточников. В нем предусматривался в последующем выход ее к Татарскому проливу, а в перспективе – соединение ее с так называемой «Ленской магистралью» с запада. Постановлением № 542 предлагалось соорудить спрямляющую линию от станции Урша на Транссибирской магистрали до села Пермское на Амуре протяжением 1600–2000 километров. При этом сроки были установлены самые сжатые – три с половиной года, что можно объяснить оценкой опасности положения Дальнего Востока.

Что касается крайне сложных природных условий строительства в неисследованной, необжитой



Руководящие работники Ленинградского отделения «Бампроекта» на защите технического проекта железнодорожной линии БАМа Комсомольск—Ургал, утвержденного в 1948 г.

горно-таежной местности с высокими хребтами, многоводными, своенравными реками, трудностей и длительности изысканий при отсутствии топографических карт и наличии «белых пятен» на географических, – то о них в «верхах» имелось слабое представление и они не были учтены. Тем более что недавно за два-три года был построен Турксиб в необжитой степи.

И все же опасения за сроки были. И не случайно в тот же день Совнаркомом было принято второе Постановление о строительстве вторых путей от Восточно-Амурской станции Карымской (за Читой), до станции Уруша, то есть до примыкания БАМа, и оно было дальновидным.

Для выполнения технических изысканий НКПС весной 1932 года организовал мощную экспедицию «Востизжелдор» во главе с начальником Д. И. Джусем и главным инженером А. П. Смирновым. Вся трасса делилась на два района: восточный – начальник К. В. Куранов, западный – от Тынды до Амгуни – возглавлял ленинградец Александр Александрович Фарафонтьев – выпускник сухопутного факультета Ленинградского путейского института 1926 года. В Ленинграде – давнишнем центре путейской науки, развивавшейся на базе старейшего и единственного в России до революции путейского института, был сосредоточен ряд проектных организаций, располагавших коллективами опытных



А. А. Фарафонтьев

инженеров и техников всех рангов. «Ленждиз», «Ленпроектпуть», «Изстром» и другие впоследствии, в 1935 году, объединились в «Лентранспроект» (будущий «Ленгипротранс»).

Их в городе мало знали, так как работали они для всей железнодорожной сети страны и часто выезжали на полевые работы. Помещались они в Ленинграде где попало. Правда, некоторые как-то оставались в здании бывшего Министерства путей сообщений на Фонтанке, 117, кажется «Изстром».

Другие ютились в пустовавших торговых помещениях на Перинной линии Гостиного двора и других. Когда же они были объединены в 1935 году в «Лентранспроект», эти помещения так и оставались за его подразделениями.

В 1937 году, когда мы, восемь студентов ЛИИЖТа, попали на преддипломную практику в Амурскую экспедицию Маккавеева (на участок Усть-Ниман – Комсомольск), она помещалась в престижном здании бывшего банка на Невском, 12, куда вход был рядом с магазином «Смерть мужьям». А вывеска была там: «Ленхлоппром».

В экспедицию Д. И. Джуся из Ленинграда в помощь А. А. Фарафонтьеву на Дальний Восток выехал ряд изыскательских партий во главе с А. В. Федоровым, С. А. Ивановым-Дроновым, А. И. Касаткиным, Н. В. Тимофеевым, Н. В. Коларовым\*. Он комплектовал партию из студентов последних курсов ЛИИПСа.

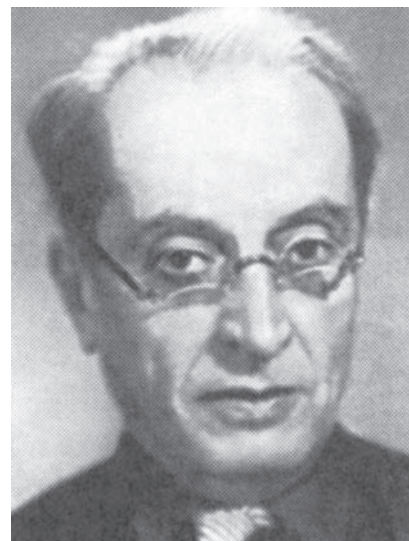
Остальные партии комплектовались в Москве, Новосибирске и Благовещенске.

О размещении ленинградцев по трассе рассказывал А. В. Федоров: Иванов-Дронов – спуск с Туранского хребта от реки Кевели вниз по реке Ниман. Тимофеев – вверх по Буре до слияниялевой и Правой Буреи. Федоров – пересечение хребта Дуссэ-Алинь со спуском на восток. Коларов – в Иманском «коридоре». Касаткин – на Северном варианте спуска с хребта по реке Керби и поселок Керби (ныне Осипенко).

Начальник изыскательской партии А. В. Федоров, инженер Г. Н. Егоров с тремя младшими техниками – выпускниками краткосрочных курсов – И. А. Крестянце-



Н. И. Маккаев (1903—1951)



А. В. Федоров (1901—1982)

вым, В. И. Реймерсом (впоследствии – начальником экспедиции на участке Чара-Тында до 1972 года) и Э. В. Энгельгардтом – поднялись по реке Сомах – левому притоку Амгуни на хребет Дуссэ-Алинь. В те годы на географических картах там было «белое пятно».

Отважный отряд, имея несколько оленей для вьюков, с ограниченным запасом провизии,

\* Н. В. Коларов – сын известного болгарского коммуниста, в Народной Республике Болгария он был министром путей сообщения.

Им выпущена книга «Дорога моей молодости», – об изысканиях 1932–1933 гг. БАМа и железной дороги Волочаевка – Комсомольск.



В. И. Реймерс

произвел инструментальное обследование хребта, проложив вдоль него теодолитный ход, в поисках подходящего места — «седла» для пересечения хребта. Но в нужном районе близ воздушного направления был обнаружен узел хребтов (фактически открыт: на современных картах — Дуссэ-Алинь, Ям-Алинь и Эткуль).

Пересечение хребтов поверху здесь было невозможно. Для этого требовалось устройство протяженного тоннеля — не менее 10 километров, что в то время было нереальным.



Лагерь геологов на р. Амгуни. 1937 г.  
3-я партия Амурской экспедиции. БАМ

На основании материалов А. В. Федорова в 1933–1934 годах партией В. В. Писарева проводилось обследование «седла» уже южнее, в Буреинском хребте между верховьями реки Солони (бассейн Буреи) и ручьем Черт (бассейн Амгуни), которое и было принято в последующих проектах.

Но это потянуло всю трассу к югу. В следующих изысканиях пришлось вместо подъема вверх по Буреи спуститься от Усть-Нимана вниз до устья реки Ургал, по которой подниматься до выбранного «седла» для тоннеля. А после спуска с хребта использовать непопутную долину реки Амгунь, по которой следовать 200 километров. Вследствие этого получилась большая извилина на трассе, удлинившая ее на 100 километров.

Ленинградцам пришлось несколько лет немало попотеть на этой линии, пытаясь сократить трассу, но природа не оставила нам выбора. Здесь БАМ так и построен.

А действующий ныне двухкилометровый тоннель, начатый еще в 1938 году (штольни), построен вчерне в 1948–1956 годах, расчищен от наледи в семидесятых, достроен и сдан в постоянную эксплуатацию в 1982 году.

В конце 1932 года, когда выяснилась невозможность обеспечения строительства проектами, в связи с необходимостью широкого варьирования, сроки строительства и стадийность изысканий



А. А. Фарафонтьев.  
Главный инженер  
Ленинградского отделения  
«Бампроекта»

были изменены: вместо окончательных — рекогносцировочные.

Созданное весной управление строительства из НКПС было передано в ОГПУ, которому по постановлению правительства было предложено использовать для работы заключенных в лагерях ОГПУ по опыту строительства Беломорско-Балтийского канала\*. Экспедиция Д. И. Джуся была передана в Управление стройки на правах отдела изыскания. Начальником отдела был утвержден А. А. Фарафонтьев, который возглавил экспедиции при дальнейших изысканиях 1933–1934 годов.

\* Но опыт был и более далекий, — на постройке Транссиба и Восточно-Амурской железной дороги, где широко применялся труд заключенных, что приводится в отчете строительства. Профессор ЛИИЖТа А. В. Ливеровский, бывший начальник и главный инженер стройки Восточно-Амурской железной дороги (в 1917 г. — министр путей сообщения Временного правительства), нам рассказывал, что стройку начинали дважды.

Завозили рабочих из России, а к зиме, из-за таежных условий работы и быта, они разбегались по приискам, сельским хозяевам либо по домам (сказывались суровый климат, плохое снабжение и связь с центром и даже с ближайшим городом, отсутствие воды (реки промерзали до дна)).

Строительные планы срывались. Тогда решили перейти на использование каторжан и заключенных. И дело пошло.

Рабочие были переведены на строительство вторых путей Транссиба, которые строились уже не до Уруши, а на всем протяжении недостроенной Восточно-Амурской, а затем и Уссурийской железной дороги. Для БАМа строилась только ветка от Транссиба до Тынды (около 180 километров).

В 1934 году в экспедиции А. А. Фарафонтьева работали ленинградские партии: от Буреинского хребта по долине Амгуни — И. А. Форштадта, а дальше — А. С. Бокарева, а от Тынды до Усиль-Нимана — партия Н. Г. Григорьева и Н. Д. Богданова, впервые на предварительных изысканиях.

Тем временем в связи с индустриализацией Сибири, с проблемой Ангарской гидроэлектростанции правительство решило продлить БАМ на запад и соединить его с «Ленской магистралью», а на востоке продлить его (и здесь интересы обороны, вероятно, преобладали) до Татарского пролива. Таким образом, общая протяженность БАМа превысила 4300 километров.

Но оставим на время «первоначальный БАМ» и заглянем на его последующий выход к Татарскому проливу. Здесь конечным пунктом его был утвержден порт Советская гавань. 20 мая 1934 года вышло постановление Совета труда и обороны (СТО) о строительстве железнодорожной линии Комсомольск — Совгавань, а изыскания ее поручались Особому корпусу железнодорожных войск под командованием Лациса, размещенному на Дальнем Востоке. Но в корпусе не было трассировщиков, тем более для горных условий. А линия проходила по горной стране и пересекала хребет Сихотэ-Алинь.

К изысканиям был привлечен «Ленжидиз», который в 1935 году вошел в «Лентранспроект», и последнему пришлось заниматься этой линией несколько лет.

В 1934–1935 годах работала экспедиция под руководством В. П. Тараченко и В. Ф. Упита. Все ленинградские полевые партии под руководством опытных начальников И. И. Ладина (окончил институт в 1912 году), И. К. Петрова, Е. А. Полякова и других выехали на Дальний Восток на полевые работы.



Селемджинская экспедиция БАМа. Нора — Усть-Ниман. Март 1940 г.

Корпус им предоставлял рабочих, лошадей, обмундирование и провизию, но в проектирование не вмешивался. Полевые обследования пересечение Сихотэ-Алиня со спуском по трем направлениям на восток: по долинам рек Мули, Акур и Хуту — притокам большой реки Тумнин, впадающей в Татарский пролив.

Они шли по следам В. К. Арсеньева, который давно рекомендовал построить железную дорогу по одному из этих вариантов\*.

Для геологических обследований был привлечен ленинградский «ЦНИГРИ».



П. К. Татаринцев (1893—1982)

В следующем году были организованы, как тогда считали, окончательные изыскания, для чего «Лентранспроект» командировал дополнительные изыскательские партии А. Д. Каллистратова, В. Н. Волкова, М. А. Космынина. Мостовую гидрологическую партию З. М. Фрейдзона и впервые собственных геологов — начальники партий С. В. Гальперин и А. Ф. Федоров. При этом направление было выбрано Мулинское.

В 1937 году «Лентранспроект» составил расширенное проектное задание (сокращенный проект). Но в то время изменились и были утверждены единые технические условия для всего БАМа, был уменьшен предельный уклон пути, и проект не утвердили. Надо было корректировать трассу.

Заниматься этим выпало москвичам во главе со старейшим советским изыскателем («великим» ленинградским изыскателем) Петром Константиновичем Татаринцевым. Выпущенный им в 1940 году технический проект был утвержден СМ СССР.

А мы вернемся на оставленную Амгунь, куда мне пришлось впервые попасть на преддипломную

\* После интервенции и Гражданской войны путешественник и писатель, ученый В. К. Арсеньев был избран председателем общественного комитета развития железных дорог ДВК. В 1929 г. он был назначен начальником бюро экономических изысканий при Управлении Уссурийской железной дороги.

практику в 1937 году в составе мощной экспедиции под руководством Николая Иосифовича Маккавеева (выпускник сухопутного факультета ЛИИПСА 1929 года) – Амурской экспедиции.

Это была самая мощная экспедиция «Лентранспроекта» в те годы. Трасса железной дороги линии Усть-Ниман – Комсомольск была разделена на два района: Западный район во главе с А. А. Фарафонтьевым, Восточный – с Л. Г. Чечулиным. Главный геолог – Я. А. Олейников. На трассе длиной 550 километров было размещено шесть линейных комплексных партий, впервые включивших сильную инженерно-геологическую часть с тяжелым буровым оборудованием. Кроме того, на перевале Буреинского хребта – тоннельная партия В. И. Зейдина, гидрометрические партии Н. И. Смолина, Э. М. Фрейдзона, Г. Г. Воротилина, несколько мостовых отрядов.

Линейные партии Ф. Ф. Зигмунда и И. И. Ладына, чтобы попасть на свои участки, от пристани на Бурее до перевала передвигались с помощью вьючных коней. Также вьюками пользовались партии Г. Н. Григорьева и Н. В. Хрулева со стороны Комсомольска. Труднее всего приходилось партиям в долине Амгуни: А. В. Федорова и К. В. Иванова (москвича), которым пришлось добираться до своих участков рекой, с помощью шестов.

Всего в Амурской экспедиции в тот год работало около 200 человек техперсонала – ленинградцев и около 1000 местных рабочих. Самыми старшими были – начальник партии И. Н. Ладин и старший инженер 3-й партии (куда я попал), внук декабриста Николай Александрович Мозгалевский – мой полевой учитель. Интересно, что пикетажистом (техником на измерении длины лентой) был С. А. Воронин – будущий известный ленинградцам писатель.

Задачи экспедиции оставались технически сложными. Перед укладкой трассы и сбором всех данных по программе окончательных изысканий необходимо было проложить ряд местных вариантов, в частности 70 километров по левому берегу Амгуни, до устья реки Баджал, где ранее намечался мост.

Это было выгодно, чтобы исключить 6–7 больших мостов через



Амурская экспедиция.  
И. Н. Ладин — начальник партии  
и Н. А. Мозгалевский — старший  
инженер. 1937 г.

бурные притоки Амгуни и ее саму, при ходе по правому берегу. Но и здесь непросто: на протяжении 20 километров отроги Буреинского хребта спускаются прямо в русло, образуя сплошные прижимы.

Но еще сложнее с организацией: снабжение не налажено, так как не были организованы таежные базы и зимний завод продовольствия. Транспорт оставался примитивным, и это могло сорвать выполнение производственных задач. Самая отдаленная третья партия Иванова потратила все лето на плавание по перекатам и лесным заламам Амгуни, с риском для жизни людей и сохранности груза и инструментов. В повседневных авариях, а попали мы в летний паводок, гибли запасы провизии,



Федор Алексеевич Гвоздевский,  
начальник «Бампроекта»  
и начальник строительства  
головных участков БАМа:  
Тайшет — Усть-Кут  
и Комсомольск—Совгавань

теплое обмундирование и личные вещи. Утопили весь запас радиопитания.

Работы пришлось начинать осенью и выполнять в зимние морозы, достигавшие 40–50 градусов, при нормированном голодном пайке.

Экспедиция имела гидросамолеты: мелкие – ленинградского конструктора Шаврова и большие, но они к нам не долетели, а больше ремонтировались. Лишь однажды прилетел в Могды на разведку самолет Ж–1 (МБР), без груза, переполошив все стойбище.

Начальник экспедиции Н. И. Маккавеев обратился к начальнику ГВФ за помощью. Начальник главного управления Ткаченко распорядился вылететь с необходимыми грузами в район работы изыскателей.

И вот, помню, 14 ноября, когда я вел нивелировку по трассе на левом берегу Амгуни, в 15 километрах от Могды, мы услышали гул большого самолета. Увидели его длинный силуэт, за ним... второй!

Мы с бригадой еще перед октябрьским праздником готовили площадку для сброса груза: вырубали около 1,5 гектара сухостоя. Туда-то и сбросили груз провизии, теплых вещей, радиопитания. В тот же день в Могды прошли нарочные от Иванова. Через несколько часов вернулась и Маша Егорова (ныне Воронина), вручила мне меховую ушанку. И я расстался со своим накомарником, обмотанным в виде чалмы на голове.

Благодаря самоотверженному отношению к своей работе люди нашей полевой партии в половинном составе (остальных отправили перед ледоставом на лодках) собрали, хоть и с пробелами, необходимые материалы для составления технического проекта и весной привезли в Ленинград.

17 августа 1937 года постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР была создана специальная организация по проектированию БАМа – «Бамтранспроект» в системе НКПС, с двумя отделениями (кроме московского) – в Ленинграде и Томске. Ей передавались все разрозненные экспедиции на трассе от Тайшета до Совгавани. Начальником новой организации был назначен И. Н. Шамаев, недолго –



Селемджинская экспедиция.  
Долина р. Бысса в месте ее перехода. Март 1940 г.

П. С. Изюмов, а в 1938 году – Ф. А. Гвоздецкий.

В том году на трассе работало 16 экспедиций, в том числе аэросъемочная, мерзлотная, четыре водоснабженческих.

Так и Амурская экспедиция была на ходу передана «Бамтранспроекту», а на ее базе в 1938 году было организовано Ленинградское отделение.

Начальником Ленинградского отделения «Бамтранспроекта» был назначен Николай Иосифович Маккавеев, главным инженером – Александр Александрович Фарафонтъев.

Когда полевые партии Амурской экспедиции вернулись в 1938 году в Ленинград, они уже в помещении банка на Невском, 12, не попали. Третью партию (свою) К. Иванова я нашел в Доме просвещения (в Юсуповском дворце) на Мойке, где они снимали комнату, затем они на лето переехали в новую школу на Международном проспекте, рядом с Домом пушнины.

Когда я после защиты диплома и отпуска получил назначение в Амурскую экспедицию, она и отделение «Бамтранспроекта» уже помещались на четвертом этаже служебного здания Гостиного двора со стороны Садовой.

Там и выполнялся первый технический проект железнодорожной линии Усть-Ниман – Комсомольск, выпущенный в 1940 году.

В то же время на трассе отряды экспедиции – инженера С. Ф. Тархова со стороны Ургала

и А. И. Пилина со стороны Комсомольска проводили перетрассировки (изменения) трассы по новым техусловиям и вносили корректировки в рабочие продольные профили, которые были выданы строительным организациям на месте. Началось строительство линии с обеих сторон в 1938 году.

В 1939 году начались подготовительные и основные строительные работы на линии Комсомольск – Совгавань на основе технического проекта Тумнинской экспедиции Татаринцева, утвержденного Совнаркомом СССР, а в 1938 году была закончена вчерне, под рабочее движение ветвь от Транссиба до Тынды. Таким образом, открылся широкий фронт работ на всем восточном плече БАМа из четырех пунктов.

Но вмешалась Отечественная война, и стройку пришлось консервировать, даже разобрать все готовые ветви и уложенные сто километров пути к северу от Комсомольска и вывезти рельсы и мосты на другие срочные объекты, на строительство которых были переброшены и ленинградские изыскатели и проектировщики.

Прошло два года, наши армии перешли в наступление по всем фронтам – и проявился просвет победы!

На Тегеранской конференции союзники поставили перед Сталиным вопрос о вступлении СССР в войну с Японией.

Последовали быстрые действия советского руководства: весной 1943 года Государственный комитет обороны решил незамедлительно возобновить строительство железной дороги Комсомольск – Совгавань – крайнего участка БАМа, с открытием движения к 1 августа 1945 года.

На этот раз срок, хоть и напряженный, был реальным: стройка была уже начата с обеих сторон, выполнены большие подготовительные работы, временные дороги, часть рабочих городков. А на полках НКПС и строительных организаций ГУЛЖДС НКВД лежал капитальный труд – технический проект железнодорожной линии Комсомольск – Совгавань, часть рабочих чертежей.

Его нужно было только облегчить: исключить мосты через Амур и другие большие реки, исключить двухкилометровый перевальный тоннель, заменив его открытым пересечением хребта, переложить трассу по одному берегу попутных рек, в других местах по облегченным техническим условиям военного времени.

Эту работу возглавили П. К. Татаринцев в Сихотэ-Алиньской экспедиции и Н. И. Маккавеев в Приморской экспедиции (ленинградского отделения). Все они были переброшены с прифронтовых объектов, с Волги и других.

Поскольку разбитая раньше трасса на месте была закреплена



Лев Григорьевич Чечулин

и хорошо сохранилась, экспедиции выполнили свою работу примерно за год, а проекты выдавались на месте по мере приближения строителей. А утверждение проектов было предоставлено начальнику строительства № 500 и начальнику «Бампроекта» Ф. А. Гвоздевскому.

Строители во главе с Ф. А. Гвоздем сомкнули рельсы на перевале Сихотэ-Алиня 20 июля 1945 года и пропустили правительственный поезд на 10 дней раньше срока. Вслед за этим по новому пути еще без балласта пошли воинские транспорты и эшелоны до нового порта Ванино на Татарском проливе, где накапливалась ударная группа.

9 августа она морским десантом неожиданно для противника высадилась на Южном Сахалине. Один санитарный поезд прошел по линии обратно, и нам, знавшим каждый мостик, по приказу Ф. А. Гвоздева, пришлось сопроводить его на паровозе, чтобы предупредить лишние толчки.

Таким образом, благодаря военно-политической обстановке первым участком БАМа, вступившим в строй, была железная дорога Комсомольск – Совгавань, половину которой и в предпостроечной стадии проектировали ленинградцы. Многие из них во главе с Татаринцевым были награждены орденами и медалями. Автором принятого варианта бестоннельного пересечения хребта был ленинградец Виктор Игоревич Реймерс.

Когда закончилась война с Японией, строительство БАМа возобновилось со стороны Комсомольска и Тайшета. Ленинградцы опять прибыли на Амгунь, используя уже имевшийся опыт строительства, пытались переложить



У бюллетеня к столетию рождения А. А. Фарафонтьева. В. З. Фейтель, А. И. Картус, К. А. Никитин. Август 1998 г., Санкт-Петербург

трассу по одному из берегов реки и исключить мосты.

Были восстановлены ветви до Тынды и Ургала, стройка пошла и из этих пунктов. Пройден был вчерне Дуссэ-Алиньский тоннель, а навстречу к нему от Комсомольска уложено 200 километров пути и один мост через Амгунь.

Со стороны Тайшета рельсовый путь был доведен до Братска, что позволило начать подготовительные работы по строительству Братской ГЭС. А затем был построен железнодорожный путь и дальше – до Усть-Кута на Лене, где построен также порт Осетрово.

Это был второй этап строительства БАМа, прерванный в 1953 году, после смерти Сталина.

Институту «Ленгипротранс» был выделен центральный участок магистрали от Чары до Тынды протяженностью 630 километров. В изысканиях принимали участие и

некоторые из старых бамовцев. Первые пять лет главным инженером проекта был Андрей Иосифович Пилин – потомственный изыскатель, а начальником экспедиции – В. И. Реймерс. Под их руководством выполнена первая стадия проекта – линия Чара–Тында.

Потом пришло новое поколение «Ленгипротранса», которое довело проект до утверждения, а магистраль длиной 3000 километров в составе старого БАМа – до сдачи в постоянную эксплуатацию в 1989 году.

Здесь появились новые герои и свои историки.

Таким образом, из общей протяженности БАМа в 4241 километр протяженность линий, запроектированных в Ленинграде или ленинградцами, достигла почти 2000 километров.

Таков вклад нашего города в создание БАМа.

