

В.Ф.ЗУЕВ
П.Л.ФЕФИЛОВ



Сердце
обратилось
на перевале

В.Ф.Зуев
П.Л. Фефилов

СЕРДЦЕ ОСТАНОВИЛОСЬ НА ПЕРЕВАЛЕ

Дмитрию Владимировичу
и его семье спасибо за
помощь в издании этой
книжки об истории
Вашей деятельности с учащимися
от авторов

Т.Фефилов 10.10.96г.

Москва—1995

Издательская компания «Финиздат»

СОДЕРЖАНИЕ

В.Ф. Зуев. Таежными тропами	3
В.Ф. Зуев. Проектам нет числа	8
П.Л.Фефилов. Сердце остановилось на перевале	20
В.Ф. Зуев. Изыскания 1943 года	28
Вспоминают ветераны (в записи В.Ф.Зуева)	32
Кузнецовский вариант.....	32
Вместе на Волжской рокаде	35
Он совсем не берег себя.....	37
«Ход Кузнецова»	38
В.Ф.Зуев. Штурм Сихотэ-Алиня.....	48
В.Ф. Зуев. Открытие сквозного движения.....	58
П.Л.Фефилов. Памятник на перевале.....	60
П.Л.Фефилов. Человек, устремленный в будущее	70
П.Л.Фефилов. Приезд дочери и внука	78
Вспоминает Вера Владимировна.....	81
Вспоминает Ирина Арсеньевна	83
В.Ф.Зуев. Поезд пришел на Уктур	84
И.З.Леонов. Второй выход к океану	90
Перечень использованной литературы и архивных источников	96

Редактор: Э.А.Рабинович

Компьютерный набор и верстка: Т.Ф.Глазová

ISBN 5-88848-031-2

Объем 6 п.л. Формат 60 x 90/16 Тираж 1000 экз.

Типография КТ РФ

Авторы—краеведы В.Ф.Зуев, директор музея Комсомольского-на-Амуре отделения железной дороги, действительный член Географического общества, и П.Л.Фефилов, ответственный секретарь Комсомольской-на-Амуре городской организации Союза художников, почетный член Приамурского географического общества, на основе собранных документов, материалов и воспоминаний рассказывают об истории изысканий и работе изыскателей на железнодорожной трассе Комсомольск—Советская Гавань. На фактическом материале авторы отображают роль Арсения Петровича Кузнецова—первопроходца, инженера-проектировщика и изыскателя сложнейшей трассы железной дороги через перевал Сихотэ-Алинь.

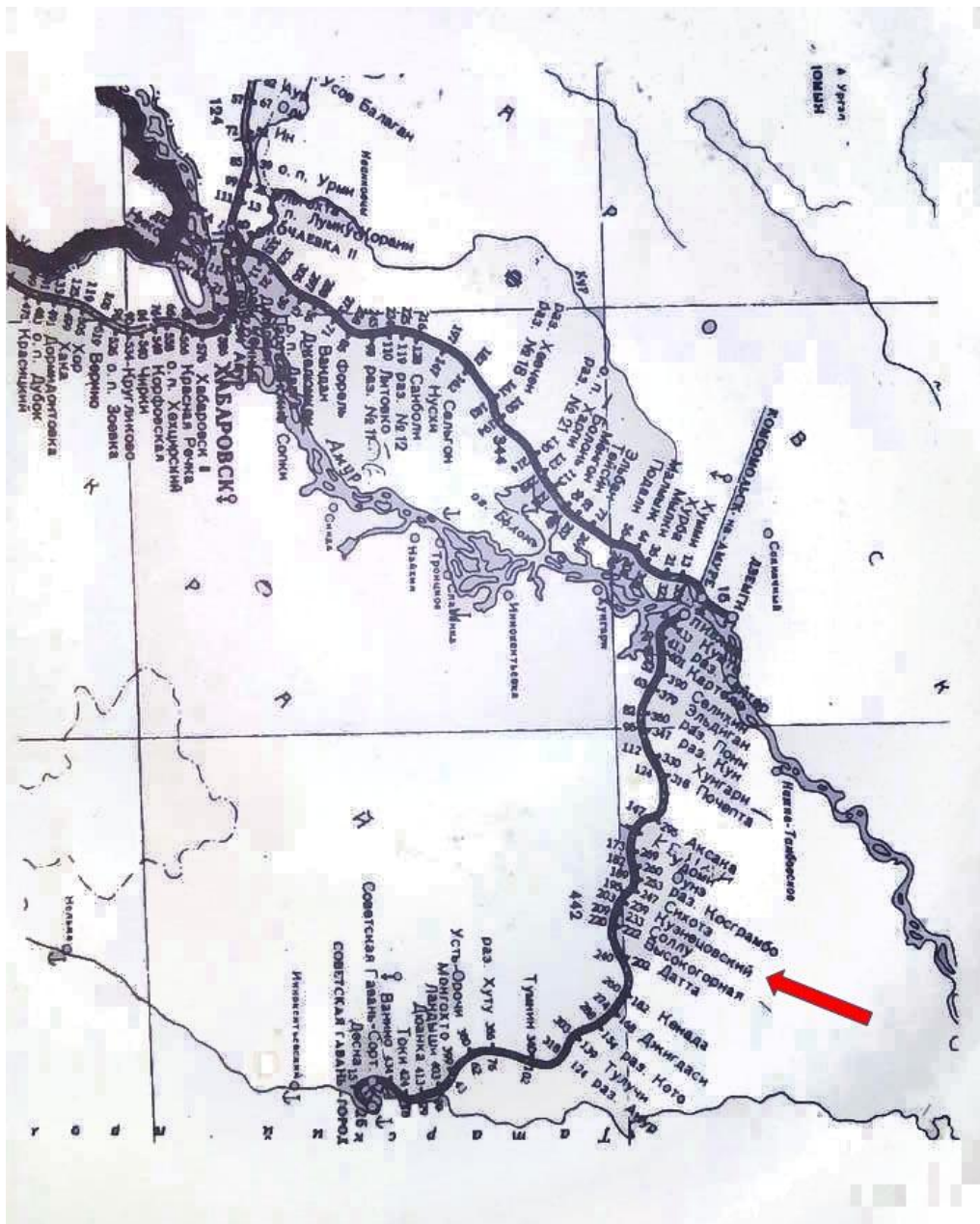
Книга возвращает нам имя Арсения Петровича Кузнецова и знакомит читателей с работой огромного коллектива в горной таежной местности в годы Великой Отечественной войны.

Книга рассчитана на массового читателя.

**Зуев Владимир Федорович
Фефилов Павел Лукич**

СЕРДЦЕ ОСТАНОВИЛОСЬ НА ПЕРЕВАЛЕ

Рисунки П.Л.Фефилова



ТАЕЖНЫМИ ТРОПАМИ

Скорый пассажирский поезд Москва — Хабаровск стремительно мчится по Транссибирской магистрали. За окнами на сотни верст тайга, сопки, хребты, мари, реки. В вагоне — члены правительственной комиссии А.П.Кузнецов, Н.И.Маккавеев, А.М.Михеев, которые едут в Комсомольск-на-Амуре принимать технический проект железнодорожной линии Комсомольск—Советская гавань, самого восточного участка БАМа.

«Первые костры в этой таежной пустыне зажгли далекие предки моего небольшого нанайского народа, — рассказывает им Никифор Дмитриевич Дзяпи, охотник из села Кондон на берегу Девятки, притока горной реки Горюн.—Мой друг, капитан В.Н.Арсеньев рассказывал мне, что мои предки жгли костры в этих местах 20—30 тысяч лет назад. В те далекие времена климат здесь был теплый и влажный».

Именно этим можно объяснить, что в Приамурской тайге сейчас растут представители древней субтропической флоры — бархатное дерево и маньчжурский орех, дикий виноград и лимонник, женьшень и элеутерококк, а среди животных водится тигр.

Возможно, наша тайга стала местом спасения многих древних людей, вытесненных с Севера.

Следы древнего человека найдены во многих местах Приамурья, в том числе и по железнодорожной линии Волочаевка—Советская Гавань: Утиная, Вандан, Санболи, Болонь, Харпи, Гур, Тумнин, Хуту, Акур. Свои поселки люди возводили по берегам рек и озер; в удобных морских бухтах и заливах. Они занимались охотой, рыболовством, затем скотоводством и земледелием. Землю пахали плугом, для тягла использовали лошадей и быков. Сеяли просо, пшеницу, сою, разводили рис.

Мохэ, так звали древних людей, вели меновую торговлю с Китаем, Японией, народами Монголии и Сибири. Они объединялись в военные союзы и не раз успешно совершали военные походы в Китай и Корею. После одного из таких успешных походов в Китай мохэсцы создали в VII веке государство Бохай, которое имело сильную армию и военный флот и поддерживало дипломатические отношения со многими странами и народами Дальнего Востока.

В конце X века государство Бохай пало под ударами киданей-народа, жившего на севере и востоке Монголии и Забайкалья, который создал государство Ляо—«железная империя».



В начале XI века активизируются жившие по рекам Тумнин, Горюн, Хунгари и среднему течению Амура мохэские племена, которые не покорились киданям. Под руководством талантливого полководца и вождя Айгуды мохэ объединяются в воинственный союз и выходят на историческую арену под новым именем—чжурчжэней. Чжурчжэни разрушили грандиозную империю киданей, затем захватили Корею, Китай, Монголию. Забайкалье и создали империю Цин, простиравшуюся от берегов Тихого океана до границ Индии и Средней Азии.

В начале XIII века монгольские племена объединились под руководством хана Темучина, принявшего в 1205 году титул Чингисхана, который через год бросил вызов чжурчжэням, ослабленным непрерывными войнами с Индией и Китаем. Воспользовавшись тем, что главные силы чжурчжэней находились на юге Китая и в Индии, монголы бросили свои многочисленные армии в центральные районы государства Цин, а с тыла ударила миллионная китайская армия. Монголы и китайцы с большим трудом брали города и крепости, уничтожая все население. Только в 1285—1290 годах пали последние крепости чжурчжэней на берегах Тумнина и Горюна.

Так закончилась длившаяся около ста лет война монголов с чжурчжэнями. Монголы жестоко расправились со своим противником. Сотни тысяч воинов-чжурчжэней пали на поле брани, семья их были беспощадно истреблены, города и селения полностью уничтожены. Большую часть мастеров, ремесленников, женщин и детей угнали в Монголию. Немногим чжурчжэням удалось бежать далеко на север, в непроходимые леса и горы. Некогда цветущий край был превращен в безлюдную пустыню.

После падения монгольской династии Юань со времени, когда Китаем уже правила династия Мин, китайский полководец Ишиха предпринял три военных похода через Маньчжурию на Амур—в 1414, 1428, 1433—1434 годах. Единственное, что осталось от этих попыток,—развалины храма на Тырской скале.

В то же время за Великой Стеной, на территории Маньчжурии, у ее коренных обитателей, маньчжур, вновь возникает собственное государство и своя династия Цин, которая в 1644 году на три века подчинила себе не только Маньчжурию, но и Китай, а затем Монголию и Уйгурию.

Увлеченные длительной и тяжелой борьбой за создание и расширение своей империи, маньчжуры мало интересовались тем, что происходило на Амуре и в Приморье.

А в наших местах амурские народы продолжали жить по-своему, вернувшись к жизни своих предков. Такими их и застали первые отряды русских землепроходцев Васильева, Пояркова, Хабарова, Степанова и других.

Там, где легли рельсы железной дороги, под мощными пластами осталась многовековая культура народа нани.

Внимательно слушал Арсений Кузнецов рассказ следопыта тайги, который однажды спас жизнь Арсению и его друзьям. Случилось это в начале тридцатых годов. Работал Кузнецов в партии Ивана Антоновича Ефремова. Однажды спускались они по горной речке на небольшом плотике. Проплывая порожистый перекат, плот перевернулся, и стремительный поток понес его под завал. Людям удалось чудом спастись, но все припасы и снаряжение утонули. Поэтому не только работать в тайге, но и плыть дальше они не могли.

На пятый день на обессиленных людей случайно вышел Дзяпи, который в этих краях промышлял сохатого. Дзяпи отдал все свои припасы и, хотя не очень хотелось возвращаться в кочевье без мяса, делать было нечего—повернул лодку.

В тайге беда чужого человека—твоя беда. Таков закон. Через день геологи были в стойбище оленеводов. Пастухи никогда не забивали на мясо оленей колхозного стада, но Дзяпи велел забить самых лучших оленей и накормить голодных людей.

От геологов Никифор узнал, что они должны исследовать совершенно неизвестное для науки Амур-Амгуньское междуречье и сделать пробные геологические изыскания и точную топографическую съемку озер Чукчагирское и Эворон, рек Амгуни, Лимури, Боктора и Эвур. А для этого им необходимы продукты и опытный проводник.

Дзяпи очень обрадовался, когда узнал, что они ищут место для будущей железной дороги, которая соединит его родное стойбище с Байкалом и Амуром. Но когда ему предложили пойти в проводники, категорически отказался.

—Однако не могу бросить бригаду, а проводника найду. А сейчас отдыхайте, набирайтесь сил,—сказал он.

Когда геологи поправились, Никифор назначил им в проводники опытного пастуха-охотника Григория Самара, выделил несколько ездовых оленей, помог продуктами, боеприпасами. Через месяц после отправки гостей Дзяпи побывал в Кондоне, пришел в колхозную бухгалтерию и внес в артельную казну свои сбережения за убитых для изыскателей оленей.

Через несколько лет таежные тропы Кузнецова и Дзяпи вновь пересеклись на берегах реки Ниман, притока Буреи, где в отрогах Малого Хингана партия Кузнецова отбивала трассу железнодорожной линии Известковая—Ургал. Тогда Дзяпи охотно согласился работать у Кузнецова проводником. Целый месяц он водил изыскателей, помогая им советами. Арсений уговаривал Дзяпи пойти к нему в проводники для похода в горную страну Сихотэ-Алинь. Кузнецова поддерживал заместитель начальника Бамтранспроекта Алексей Михайлович Михеев, который тоже хорошо знал Дзяпи по работе на таежных маршрутах.

—Нет,—сказал Дзяпи.—Сегодня я председатель колхоза, не могу идти в проводники, но хорошего охотника, Ивана Дигора, к вам направлю. Согласны?

—Хорошо,—согласился Арсений.

* * *

В шестидесятых годах в таежном селении Кондон проживало немало стариков-нанайцев, которые в 20-е—30-е годы водили изыскателей по Приамурской тайге. Трое из них, Тимофей Иванович Самар, Никифор Дмитриевич Дзяпи и Иван Васильевич Дигор работали с А.П.Кузнецовым. Они часто рассказывали мне об изыскателях БАМа, с которыми встречались на таежных тропах, и много интересного поведали о дальневосточных скитаниях своего знаменитого друга.

—Арсений Петрович был хорошим охотником и следопытом тайги,—вспоминает Тимофей Иванович Самар.—Я его людей по отрогам Малого Хингана водил в 1938 году. Линию Ургал—Известковая проектировали они. Кузнецов в тайге и в сопках хорошо ориентировался, не было случая, чтобы он заблудился, как другие члены экспедиции.

Однажды Тимофей Иванович поведал мне о героическом поступке Арсения Петровича. В сентябре 1938 года они вдвоем спускались на лодке по быстрой реке Бурее. Тимофей Иванович что видит, про то и поет, сидя в лодке, а Кузнецов что-то рисует и пишет в своем дневнике. Вдруг видит Тимофей Иванович впереди, на быстрине реки, берестяную оморочку, в которой сидит женщина без весла. А стремительный поток тащит неуправляемое суденышко прямо на валуны. Оморочка

ударилась о камни и развалилась на части, женщина оказалась в студеной воде. Не раздумывая Арсений Петрович бросился в холодную воду и спас женщину.

* * *

Бывалый охотник на медведей и кабанов Иван Васильевич Дигор рассказывал о Кузнецове: «Первый раз я увидел Арсения Петровича в Комсомольске в начале февраля 1940 года, когда по решению правления колхоза «Сикау-Покто» я был направлен на работу к изыскателям БАМа. Небольшой отряд изыскателей под руководством Кузнецова выехал на грузовике по зимнику к сихотэ-алинскому перевалу, где целый месяц я водил Кузнецова по горам Сихотэ-Алиня.

Вторично я встретился с А.П.Кузнецовым в госпитале в городе Саратове, где я лечился после ранения. По моей просьбе Арсений Петрович перевел меня в систему Бампроекта НКВД, где я служил старшим проводником партии А. П. Кузнецова с марта по декабрь 1943 года. После смерти Кузнецова я попросился на фронт. Просьбу мою удовлетворили. Войну закончил в Берлине. За мужество и отвагу я удостоен ордена Красной Звезды, медалей «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За оборону Москвы» и других наград».

ПРОЕКТАМ НЕТ ЧИСЛА

В купе изыскателей зашел генерал Лебедев, попросил Арсения Петровича Кузнецова рассказать об истории проектирования БАМа.

—Много интересного тогда рассказал нам Арсений Петрович,—вспоминал Н.Д.Дзяпи.

Еще в 1854 году генерал-губернатор Восточной Сибири И.И.Муравьев внес предложение о строительстве железной дороги Москва—залив Де-Кастри. По его распоряжению в 1857 году капитан Дмитрий Иванович Романов начал изыскивать удобное направление трассы залив Де-Кастри—Софийск-на-Амуре. Но проект не был осуществлен, зато сухопутная дорога была построена в 1860 году.

В 1857 году американский посланник в России Коллинз обратился к Муравьеву-Амурскому с просьбой разрешить построить Амурскую железную дорогу между Иркутском и Читой, а затем продолжить ее до Тихоокеанского побережья, до залива Императорская Гавань (ныне Советская Гавань). Просьба и проект были обсуждены в Сибирском комитете, а затем переданы на рассмотрение правительства и императора Александра II. Проект не был реализован из-за нежелания Коллинза безвозмездно уступить России железную дорогу через 99 лет.

В следующем, 1858 году английские инженеры-предприниматели Моррисон, Горм, Слей выразили готовность учредить акционерную компанию для строительства железной дороги от Нижнего Новгорода до Татарского пролива.

В 1878 году «железка» пришла на Урал и остановилась: не был решен вопрос, каким путем ей далее идти, через какие города, северные или южные, за чей счет ее строить—российский или иностранный. Ожесточенные споры возникли между сибирскими городами из-за направления будущей дороги. Появилось множество проектов, более двадцати иностранных.

Российское правительство отклонило все кабальные предложения иностранцев и в 1883 году приняло предварительное решение о сооружении Великой Транссибирской магистрали за счет казны и денежных взносов сибирских купцов и промышленников и объявило конкурс на лучший проект. За пять лет (1883—1888) появилось множество проектов о направлении Транссибирской магистрали. Они учитывали труднейшие физико-географические особенности Сибири и Дальнего Востока, перспективы экономического развития этих регионов и военно-стратегические соображения. В 1887 году было проведено совещание Совета Министров с участием сибирских губернаторов, на котором рассмотрели более 30 вариантов проектов. Совещание предложило для проектирования и строительства железной дороги через Сибирь три основных варианта трассы: южный—через Омск и далее на восток, северный—по трассе сложившихся торговых центров—Тобольска, Томска, Енисейска и Обь-Мурманский—по северной границе районов возможного развития земледелия в Сибири. Для Восточной Сибири предлагалось два варианта: южнобайкальский—к Владивостоку вдоль рек Амур и Усури или по кратчайшему пути через Китай; северобайкальский—к бухте Аян на Охотском побережье или в залив Императорская Гавань в Татарском проливе. В соответствии с решением Совещания в 1887 году для изыскания линии будущей железной дороги были организованы три экспедиции.

С проблемой кратчайшего пути к побережью связано и возникновение идеи строительства железнодорожной линии через районы севернее озера Байкал. Для

этого в противовес южному варианту через Иркутск предлагалось провести трассу Сибирской железной дороги по маршруту Красноярск—Братск—Нижнеангарск—Витим—Амгунь—Амур—Императорская Гавань с ответвлением на Читу, Благовещенск, Хабаровск, далее по Южно-Уссурийской дороге до Владивостока.

Для определения возможности железнодорожного выхода по северному варианту в 1889 году были проведены две экспедиции под руководством полковника Генерального штаба Н.А.Волошинова. Натурное обследование показало, что сооружение, а затем и эксплуатация железной дороги по северному направлению трассы будут сопряжены с громадными трудностями и колоссальными расходами по сравнению с южным вариантом Транссибирской магистрали, который и был принят за основу.

Строительство Великого Сибирского пути было начато в 1891 году одновременно с запада и с востока. 19 мая 1891 года во Владивостоке наследник престола Николай Александрович заложил первый камень в фундамент железнодорожного вокзала и отвез первую тачку земли к будущей насыпи. В 1891—1894 годы построен южный участок от Владивостока до станции Усури. А в 1894—1897 годах—северный: Усури—Хабаровск. Движение от Владивостока до Хабаровска протяженностью 772 километра было открыто 15 октября 1897 года. К весне 1898 года построили западный участок Транссиба до станции Сретинск.

Вопрос о втором, помимо Владивостока, железнодорожном выходе к Тихому океану начал волновать российскую общественность в конце прошлого века. В 1894 году появилась идея построить в заливе Императорская Гавань первоклассный военный порт с судостроительным и судоремонтным заводами, заводом по ремонту корабельной артиллерии, крепость. Построить также торговый порт. Предполагалось даже построить железную дорогу Императорская Гавань—Амур—Амгунь—Селемжа—Зея—до станции Уруша Амурской железной дороги. Рассматривался вопрос о начале изыскания железнодорожной линии Императорская Гавань—Де-Кастри—Николаевск, а также о строительстве крепостей и железной дороги на Сахалине, открытии паромной переправы через пролив Невельского. В районе села Пермское на Амуре намечалось строительство трех военных заводов, золотолитейной фабрики и железнодорожных мастерских.

К большому сожалению, эти проекты не были осуществлены из-за сложившихся на Дальнем Востоке к этому времени международных отношений. Под давлением Европы и Америки Китай открыл свои порты иностранцам. США, Англия, Франция и Германия наперебой старались захватить удобные гавани Китая. Активную политику в Китае вела и Россия. В 1894 году Япония развязала войну против Китая и нанесла поражение китайской армии. По заключенному с Китаем в апреле 1895 года договору Япония получила Ляодунский полуостров, остров Тайвань, Корею и большую контрибуцию. Но Россия заставила Японию отказаться от Ляодуня и признать самостоятельность Кореи. Вслед за этим Россия 8 сентября 1896 года получила концессию на строительство Китайско-Восточной железной дороги от Читы до Владивостока через китайскую территорию. В марте 1898 года Россия заключила с Китаем договор об аренде на 25 лет южной части Ляодунского полуострова и начала строить здесь крепость и главную военно-морскую базу Порт-Артур, сооружение коммерческого порта Дальний и строительство железной дороги Порт-Артур—Харбин.

«... Все мероприятия, проводимые в Маньчжурии, помогут развитию чужой страны, ничего не давая России, — писал императору Николаю II начальник строительства Уссурийской дороги генерал О.П.Вяземский.— Необходимо отказаться от проектов в Китае и приступить к строительству Амурской, Николаевской и Сахалинской

железных дорог, к осуществлению военно-морских проектов в Императорской Гавани, в Де-Кастри, на Сахалине и Камчатке. Считаю, что только выполнение данных мероприятий укрепляет экономическое и военное могущество России на Дальнем Востоке».

—Если бы тогда Николай II поддержал идеи Вяземского, то нам не пришлось бы заниматься проектом и строительством восточного участка БАМа,—перебил Кузнецова генерал Лебедев.

—Действительно, так, не пришлось бы... Но, к большому сожалению, к словам старого изыскателя и ученого правительство не прислушалось, а наоборот, взяло курс на превращение Маньчжурии в вассальную провинцию России даже ценой войны с Японией,—продолжал свой прерванный рассказ Арсений Петрович. —Только поражение России в 1904—1905 годах в войне с Японией, нанесшей колоссальный урон экономике Дальневосточного губернаторства и существенные потери территорий, со всей очевидностью показало, что спрямление, достигнутое за счет прокладки железнодорожной линии за пределами собственной территории, не удовлетворяло задач перспективного экономического развития Восточной Сибири и Дальнего Востока. На совещании в Иркутске в декабре 1906 года обсуждались проблемы дальнейшего экономического развития и выбора главнейших направлений железнодорожного строительства в Сибири. К работе совещания был проявлен живейший интерес общественности России. В совещании участвовали свыше 360 человек, представлявших различные социальные слои: от крупного купечества и ведущих торгово-промышленных фирм до городских и крестьянских уполномоченных и представителей военных, внутренних, морских, путей сообщения ведомств, сибирских ученых и прессы. В обсуждении вопросов приняли участие более 200 человек, 40 из которых говорили о строительстве железнодорожных линий, которые должны обеспечить выход к океану. Представители сибирских торгово-промышленных фирм во главе с крупными золотопромышленниками М.Д.Бутиным, П.В.Мординым предложили проект так называемой Русской тихоокеанской железной дороги по маршруту Канск—Вяхиревона-Ангаре—Киренск—Витим—Часовая—верховья реки Зеи—Селемжинск—Амгунь—Николаевск—бухта Де-Кастри. Сооружение трассы предлагалось на концессионных началах. Горный инженер П.А.Казанцев внес предложение в первую очередь построить линию Хабаровск—Императорская Гавань.

Сооружение Амурской железной дороги, так же как прокладка второй колеи Транссибирской магистрали и проведение железнодорожной линии к судоходной части реки Лены, были признаны первоочередными, не терпящими отлагательства объектами железнодорожного строительства.

В 1906 году начались изыскания трассы Амурской дороги. Изыскания на западном участке велись под руководством инженера Ф.Д.Дроздова, на восточном работала группа изыскателей Е.Ю.Подруцкого. Изыскатели уточняли трассу, предложенную партиями Б.У.Савримовича в 1894—1896 годах. В начале 1908 года было принято решение о строительстве железной дороги с ветвями к Нерчинску и Благовещенску. Руководили работами инженеры-строители В.В.Трегубов, А.В.Ливеровский, Б.В.Зеест. Мост через реку Амур длиной 2600 метров с пролетами по 130 метров был построен по проекту профессора Л.Д.Проскуракова.

В 1915 году была закончена укладка пути на всем протяжении дороги. В октябре 1916 года мост через Амур был введен в эксплуатацию, открыто сквозное движение поездов от Москвы до Владивостока.

—Арсений Петрович, расскажите про Николаевскую железную дорогу,—просит

генерал Кузнецова.

—Об этой железной дороге, пожалуй, лучше расскажет Алексей Михайлович Михеев. Он, будучи студентом, принимал участие в ее проекте, — ответил Кузнецов и продолжил:— Родился Алексей Михайлович Михеев в конце прошлого века на железнодорожной станции Вяземская в семье мастера пути. Вскоре семья переехала на Китайско-Восточную железную дорогу, где его отец Михаил Павлович Михеев возглавил дистанцию пути.

В девять лет Алексей Михайлович умел многое: запрягать лошадь, ухаживать за скотиной, косить и сушить сено, помогал отцу по хозяйству. В двенадцать стал работать на путях. Учился в начальной школе, затем в железнодорожной гимназии Харбина. С отличием закончил Харбинский техникум путей сообщения, где получил специальность техника-изыскателя железных дорог, затем закончил Петербургский институт инженеров железнодорожного транспорта. Был руководителем изыскательских партий.

Записавшись добровольцем в Красную Армию, «сражался за землю, за волю, за лучшую долю», командовал батальоном, полком, бригадой, дивизией, продолжил службу в железнодорожных войсках. Руководил отделом в Наркомате путей сообщения, проектировал и строил железные дороги, а сейчас работает в Бамтранспроекте.

В 1914 году на краевом совещании о путях сообщения золотопромышленники Андрианов и Арсеньев выступили с предложением построить железнодорожную линию от станции Алексеевка Амурской железной дороги в направлении Софийск—Амгунь—Николаевск-на-Амуре—Лазарево—Сахалин с ответвлениями на Амгунь—Амур—Императорскую Гавань,—начал свой рассказ Михеев. — Среди золотопромышленников и купечества проект Андрианова и Арсеньева получил широкую поддержку, поскольку он открывал перспективу экономического развития в Амгуньском золотопромышленном районе. Но это нанесло удар по амурскому судоходству, и пароходчики встретили предложение Андрианова и Арсеньева в штыки.

В июле 1916 года в Хабаровске состоялось особое междуведомственное дорожное совещание, председательствовал на котором губернатор края Н.Л.Гондатти. Губернатор Сахалинской области Д.Григорьев представил свои соображения о необходимости «скорейшего сооружения рельсового пути, соединяющего Николаевск с Амурской железной дорогой», предложил поддержать проект Андрианова и Арсеньева, выдвинув стратегические и чисто экономические доводы. Григорьева поддержали золотопромышленники Левашов, Ельцов, Опарин, Кузнецов, Чурин, Орлов и другие. Было решено: «Рассмотреть положительно вопрос о строительстве железной дороги от Николаевска-на-Амуре до Алексеевска. Поручить заинтересованным ведомствам приступить к собиранию на местах материалов по топографии местности, пересекаемой дорогой, о ее горных и лесных богатствах и, наконец, выяснить условия колонизации ее...»

Тогда же в 1916 году Кабинет министров Российской империи утвердил представленный Министерством путей сообщения «План железнодорожного строительства на 1917—1922 годы». Пункт 92 этого плана: «Соединение Амурской железной дороги с Николаевском-на-Амуре». Без сомнения, эта линия была бы построена, потому что в Российской империи все планы выполнялись хоть не досрочно, но неукоснительно.

—Впервые я, —рассказывал Алексей Михайлович,—принял участие в работе полевой партии в 1914 году во время практики. После окончания техникума работал

в экспедиции по изысканию железнодорожной трассы на линии Николаевск—Де-Кастри. Летом 1917 года возглавил партию и производил изыскания на линии Николаевск—Амгунь—Софийск. В конце 1920 года стал работать в Совете Министров Дальневосточной Республики советником по железнодорожному транспорту. А в Наркомате путей сообщения руководил отделом, много внимания уделял проектированию железных дорог в Казахстане, Сибири и на Дальнем Востоке. Активно поддержал предложения начальника Уссурийской железной дороги и писателя В.К.Арсеньева о соединении железнодорожной линией Хабаровска с Советской Гаванью. С этой целью в Хабаровске было создано бюро по проектированию железных дорог, которое возглавил Арсеньев.

Изыскательские экспедиции организовывались в 1926, 1927 и 1928 годах. В 1927 году одну из экспедиций возглавлял В.К.Арсеньев, который представил проект будущей железной дороги. По этому проекту готовилось специальное правительственное постановление «О строительстве железнодорожной линии Хабаровск—Советская Гавань в 1928-1932 годах». Предполагалось возвести 660 км пути, построить 6 крупных, 13 средних и 105 мелких мостов, 5 небольших тоннелей. Но вмещались Восточносибирский и Дальневосточный крайпланы.

Появились предложения о строительстве железных дорог по московским, иркутским и читинским проектам. В частности, иркутяне предлагали начать строительство новой магистрали от Тайшета на север, в один из портов Охотского моря — Охотск или Аян. Эту идею выдвинули проектировщики И.Ф.Молодых и К.Н.Миротворцев. Художник А.А.Борисов — идею о строительстве Великого Северного железнодорожного пути.

Вторая группа хабаровских проектировщиков еще в 1926 году выдвинула идею о строительстве железной дороги к Николаевску и Де-Кастри. Основной стык железнодорожной линии с океанскими коммуникациями планировалось разместить не в устье Амура, мелководность которого исключала возможность плавания крупных океанских кораблей, а в районе линейного пункта Пивань. Для этого ниже села Мариинского планировалось возвести плотину высоконапорной ГЭС через Амур. На семикилометровом перешейке между озером Большая Кизи и бухтой Де-Кастри построить систему шлюзов. Таким образом, по замыслу проектировщиков, в Де-Кастри мог быть создан крупный порт. Через шлюзы и водохранилище Нижнеамурской ГЭС морские суда могли подниматься до Пивани, где предполагалось основать мощный внутренний порт и крупный промышленный город.

Совгаваньская группа проектировщиков, которую возглавлял В.К.Арсеньев, не была против «де-кастринского» проекта. Более того, она признавала, что осуществление комплексного де-кастринского проекта создает условия для коренных преобразований экономики Приамурья. Однако для его реализации были необходимы исключительно крупные капитальные вложения и людские ресурсы. Поэтому группа Арсеньева и предлагала избрать менее дорогостоящий вариант и на первом этапе ограничиться строительством железнодорожной линии к Советской Гавани, где предполагалось построить крупный океанский порт.

С этой целью Дальневосточным крайпланом и трестом Востокжелдор НКПС в 1926-1928 годах были осуществлены крупные транспортно-экономические изыскания трассы железнодорожной линии от Хабаровска по направлению к Советской Гавани, Де-Кастри и Николаевску-на-Амуре. Изыскания на Совгаваньском направлении возглавил В.К.Арсеньев, который представил в 1928 году рабочий проект железнодорожной линии. Проект В.К.Арсеньева отличался полнотой разработки, тщательным технико-экономическим обоснованием. Он написал четкую научную

информацию о природно-климатических, горно-геологических условиях рельефа и географии края, через который намечалась прокладка трассы. Арсеньевский проект привлекал возможностью сократить длину пути и значительно уменьшить капитальные затраты. Совгаваньский вариант имел бесспорное преимущество перед де-кастринским и николаевским вариантами. Он был одобрен руководством Уссурийской железной дороги, крайпланом, советскими и партийными органами, а затем и Народным комиссариатом путей сообщения.

В начале 1929 года был подготовлен проект правительственного постановления «О строительстве железнодорожной линии Хабаровск— Советская Гавань в 1929-1932 годах». Но вновь вмешался Восточносибирский крайплан. После ожесточенных дебатов Госплан предложил два конкурирующих варианта выхода на морское побережье: Восточносибирский крайплан — Охотск или Аян и Дальневосточный— Советская Гавань или залив Де-Кастри. Оба варианта железнодорожных линий к океанскому побережью на западе заканчивались примыканием к Транссибу: восточносибирский в Тайшете, дальневосточный — в районе Хабаровска. Госплан также предложил рассмотреть третий вариант железной дороги Уруша—Тында—Амгунь—Николаевск. Как известно, это предложение возникло еще в 1906 году, оно было включено в план железнодорожного строительства в 1917-1923 годах.

В марте 1929 года В.К.Арсеньев предложил в условиях дефицита капитальных вложений построить и ввести в эксплуатацию ряд «концентрических железнодорожных колец». Началом могла бы послужить трасса Волочаевка—Пермское—Советская Гавань, а затем радиус «колец» последовательно увеличивался бы по мере стыковки с Транссибом в более западных пунктах примыкания: Известковая—Усть-Ниман—Ургал—Пермское, Уруша—Тында—Усть-Ниман и далее, Тында—Алдан—Усть-Кут—Тайшет. При реализации этого плана два края получили бы вторую транзитную линию. Эта идея была одобрена НКПС. «Новый вариант железнодорожной линии, предложенный Арсеньевым, — отмечалось в заключении НКПС, — имеет преимущество перед предыдущими. Предлагаем форсированными темпами начать изыскания на участке Волочаевка — Пермское — Советская Гавань».

Ни арсеньевский, ни хабаровский, ни иркутский проекты второго железнодорожного выхода к океану не вошли в план транспортного строительства 1929-1930 годов. Основные средства направлялись на достройку и усиление Амурской железной дороги, находившейся с 1916 года во временной эксплуатации. Предусматривалось осуществить строительство двух железнодорожных веток—Букакачинской и Приханкайской общей протяженностью 157 километров. Обе они были подчинены задаче экономического развития регионального масштаба. Активное участие в изысканиях принял В.К.Арсеньев.

Только после выполнения основного объема работ по намеченным объектам предполагалось приступить к изысканиям на линии Волочаевка—Пермское—Советская Гавань.

С огромной силой возникла полемика вокруг транспортного строительства за Уралом после издания в 1929 году брошюры художника А.А.Борисова и профессора В.М.Воблого «Северный путь». К этой идее было привлечено внимание не только журналистов, но и представителей многих хозяйственных ведомств, общественных организаций и государственных органов.

Великий Северный путь трактовался авторами как комплексная программа промышленного и транспортного строительства на Севере.

Поэтому линию намечалось проложить от Мурманского побережья к устьям рек Оби,

Енисей, далее продолжить до Якутска и затем на восток до Тихого океана с выходом к морскому побережью в пунктах: Охотск, Эйкан, Аян, Николаевск-на-Амуре и Советская Гавань.

Многим казалось, что стоит немножко поднатужиться и мы одним махом построим Великий Северный путь, решим проблемы заселения и развития огромных пустынных территорий Сибири и Дальнего Востока. В Хабаровске даже был организован специальный комитет содействия комиссии по сооружению Великого Северного пути.

«Тихоокеанская Звезда», комментируя постановление СНК от 4 февраля 1929 года о концессии на Великий Северный путь, писала: «ВСП представляет собой целую систему различных путей сообщения, которая должна заполнить пространство между существующей Транссибирской магистралью и возможной северной границей земледелия».

Положительную оценку дали «Известия» (9 января 1930 года): «На роднохозяйственное значение ВСП огромно, только местные материалы дают нагрузку для этой дороги 100 поездов в сутки». Этот проект обсуждался на расширенном заседании Далькрайплана, в резолюции которого указывалось на необходимость проработки дальневосточных вопросов, связанных с идеей ВСП.

Специалисты транспортной секции крайплана подготовили предложения по железнодорожному строительству для перспективного пятилетнего плана. В числе очередных объектов значилось строительство железнодорожных линий Хабаровск—Советская Гавань и Бочкарево—Николаевск-на-Амуре или Большое Кизи, которой, в последнем случае, предусматривалось соединить Де-Кастринским каналом.

Однако строительство дороги не было обеспечено надежным изыскательским материалом. На это обратил внимание дальневосточников заместитель наркома путей сообщения В.И.Зоф: «Как же вы говорите о постройке, когда не имеете изысканий?»

Среди общего восхищения проектом Великого Северного пути раздались трезвые голоса В.К.Арсеньева, «Экономической газеты». В.К.Арсеньев выступил с аргументированными статьями против включения строительства ВСП в первый пятилетний план.

«Экономическая газета» 4 февраля 1930 года писала: «Проект магистрали трех океанов вызывает смутный энтузиазм, основанный на чисто образных представлениях. На самом деле авторы проекта, говоря о мировом масштабе магистрали трех океанов, смотрят на мир с колокольни Великого Устюга».

«Целесообразно дискуссии и дебаты о ВСП отложить на будущее, а нам необходимо немедленно взяться за укрепление экономики, обороноспособности Дальнего Востока. В первую очередь построить железнодорожную линию Волочаевка—Пермское—Советская Гавань. А в дальнейшем построить Байкало-Амурскую железную дорогу»,— говорил В.К.Арсеньев на краевом совещании железнодорожников в марте 1930 года.

Предложение В.К.Арсеньева о проектировании и строительстве второй магистральной железнодорожной линии к Тихоокеанскому побережью поддержали дальневосточные советские, партийные и плановые органы. Далькрайплан, при тесном участии В.К.Арсеньева, разработал и в апреле 1930 года направил в СНК СССР записку с предложением создать второй железнодорожный выход к океанскому побережью. Трассу новой линии предполагалось проложить от станции

Тайшет на Лену, через северную оконечность Байкала, далее по направлению к Советской Гавани с последующим развитием системы опорных железнодорожных узлов на побережье Татарского пролива: Николаевск-на-Амуре, бухта Де-Кастри. В этом документе будущая железная дорога получила арсеньевское название — «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль».

Инициативу дальневосточных краевых организаций поддержал СНК, поручив Академии наук организовать комплексные экспедиции в зоне трассы будущей магистрали. Руководителем Дальневосточной комплексной экспедиции Академии наук СССР было решено назначить В.К.Арсеньева, но этому не суждено было сбыться: 4 сентября 1930 года Владимир Клавдиевич скоропостижно скончался.

Дальневосточная комплексная экспедиция провела свои работы в 1931-1933 годах. Она всесторонне осветила характер геологических и гидрологических условий, почвенно-геоботанической зоны районов. Были получены комплексные данные о рельефе, климатических условиях и наличии вечной мерзлоты в зоне трассы. Изыскательские партии и отряды экспедиции занимались также многочисленными частными задачами инженерно-технической подготовки трассы.

Строительство БАМа было утверждено правительством в 1932 году со сроком окончания в 1937-м году. Подводя итоги изысканий 1932-1938 годов по проекту БАМа в направлении Комсомольск—Совгавань, можно отметить, что несмотря на возрастающий размах, они не привели к передаче профиля дороги строительным организациям. Ни по одному участку, за исключением 70 километров пути, не было надежной технической документации для строительных работ. Управление строительства БАМа все более убеждалось в негодности проектно-изыскательской базы.

В 1938 году создается специализированное проектное учреждение по изысканию и проектированию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, которое вместе с Управлением строительства БАМа вошло в состав Главного управления железнодорожного строительства НКВД (ГУЖДС НКВД). Вместо того, чтобы кропотливо заниматься организаторской работой, заботиться о создании людям условий для труда и быта, беспокоиться о закреплении кадров, руководители областей и краев, примыкающих к трассе БАМа, обратились к правительству с просьбой о передаче проектных и строительных организаций в систему НКВД. В этом же году создаются подразделения Амурлага.

Для изыскания и проектирования линии Комсомольск—Советская Гавань была организована большая комплексная Тумнинская экспедиция. Она состояла из 9 трассировочных, 10 геологических, 5 гидрометрических партий, экспедиции из четырех партий для изыскания источников водоснабжения и экспедиции по проектированию Комсомольского железнодорожного узла. В 1940 году была создана контора по проектированию тоннелей.

Тумнинскую экспедицию возглавил П.К.Татаринцев, главным инженером был М.И.Хомчик. Экспедиция вела изыскания трассы по двум районам: восточным руководил А.Д.Жигин, западным — И.И.Куранов. Начальником титула по проектированию Комсомольского железнодорожного узла стал С.Ф.Душкин, начальником проектной группы Д.Г.Раков, главным архитектором экспедиции А.А.Апресян. Начальниками поисковых партий были назначены опытные изыскатели железных дорог Борис Александрович Шадрин, Георгий Алексеевич Шелепугин, Алексей Степанович Осипов, Евгений Александрович Поляков, Александр Петрович Смирнов, Всеволод Вениаминович Степанюк, Федор Петрович Завьялов, Евгений Михайлович Николаев, Александр Алексеевич Побожий. По

Сихотэ-Алиньскому хребту водили свои изыскательские отряды инженеры Галина Строгова, Варвара Селина, Александр Метальников, Г.Н.Мышкин и другие. Проводниками работали бывалые таежники Иван Дубин, Макар Черкасов, Иван Черных, орочи Наум Намунка, Антон Тарга из Куна, нанайцы Василий Наймука, Того Киле, братья из рода Самар—Константин, Федор, Того и другие.

Изыскание и проектирование моста и паромной переправы через реку Амур поручались Лентрансмостпроекту.

На утлых лодках по горным рекам Хунгари и Тумнину, по их протокам, пешком и на лошадях, звериными тропами шли изыскатели. С февраля по июнь 1939 года они обследовали Мулинское направление, изучили все имеющиеся варианты, а именно: Хуто-Гудинский, Хуто-Ханькинский, Кунско-Акуро-Тубинский первый и Кунско-Акуро-Тубинский второй. Изучив материалы всех предыдущих экспедиций, сопоставив десять главных и сорок пять конкурентоспособных вариантов трассы, проектировщики и изыскатели Тумнинской экспедиции пришли к выводу, что Мулинское направление имеет значительное преимущество перед другими как в строительном, так и в эксплуатационном отношении.

Постановлением СНК СССР от 25 июля 1939 года N 1097/197 Мулинское направление было утверждено как основное для производства окончательных изысканий, которые были поручены Тумнинской экспедиции. Окончание изысканий—было определено к 1 мая 1940 года, но изыскатели завершили работы в январе. Задача правительственной комиссии: изучить, перепроверить и подготовить окончательное решение по техническому проекту железнодорожной линии Комсомольск—Совгавань.



Работы в выемке

СЕРДЦЕ ОСТАНОВИЛОСЬ НА ПЕРЕВАЛЕ

Вот уж действительно: жизнь полна неожиданностей! Не случись этой встречи в Москве на Тверской у магазина «Академкнига», наверное, не было бы и этих воспоминаний.

Магазин был закрыт на перерыв, и я ожидал его открытия. Шел апрель 1985 года. Ко мне подошла пожилая седая женщина с тростью в руке и спросила:

—Вам не нужны журналы «Америка»? У меня есть двести журналов за несколько лет.

Чуть замявшись, доверительно добавила:

—Хочу их продать, мечтаю поехать по Волге, а у пенсионеров свободных средств нет. Хотела сдать журналы в киоск, но продавщица не берет, не хочет связываться...

—Извините, но куда мне с журналами? Я приезжий,—как-то виновато ответил я женщине.

—И откуда же?—поинтересовалась она.

—С Дальнего Востока.

—О, и моя семья имеет отношение к Дальнему Востоку, хотя все было так давно...

Я поинтересовался:

—Кто у Вас на востоке?

Завязался интересный разговор. Собеседница продолжала спрашивать меня:

—А Кузнецова фамилию знаете?

—Слышал эту фамилию не раз... У нас Кузнецовых очень много, есть даже Кузнецовский перевал на Сихотэ-Алине, куда мы ездим ежегодно собирать бруснику,—ответил я.

—Так вот тот, чьим именем назван перевал,—Кузнецов Арсений Петрович—мой зять, муж моей сестры. Я бы могла вас познакомить с его дочерью, но она сейчас в отъезде.

Познакомившись, я узнал, что женщину зовут Ольгой Владимировной Аляевой, она пригласила меня вечером зайти попить чайку. «Тогда и поговорим обо всем»,—сказала она. Но случилось так, что в тот вечер я не смог зайти к Ольге Владимировне, а на следующий день уехал из Москвы. По возвращении в Комсомольск меня не покидала мысль связаться с ней, но время шло, и после несостоявшегося визита минуло уже почти два года. Снова приехав в Москву, я позвонил Ольге Владимировне, но оказалось, что она переехала. Я позвонил по ее новому номеру. Ольга Владимировна сразу узнала меня по голосу и спросила: «Где ж Вы пропадали?»

Я поехал к ней, и наша долгая беседа открыла мне малоизвестные сведения о жизни, учебе, экспедициях Арсения Петровича Кузнецова. Позднее, встретившись с его женой Верой Владимировной и дочерью Ириной Арсеньевной Любомудровой, живущими ныне в Москве, удалось выяснить совершенно забытые подробности об

этом человеке и, главное, познакомиться с документами.

Читателям известны публикации о строительстве железной дороги к океану. Но они не давали полной картины и мало рассказывали о А.П.Кузнецове. Этот человек—исследователь, поисковик—оставался как бы за кадром. К примеру, материалы А.Пушкаря «Вечное движение» (газета «Известия», 21 ноября 1974 г.), А.Хоробрых «Кузнецовский Разъезд» (газета «Правда», 29 октября 1980 г.), статья С. Богатко «Второй путь к океану», опубликованная в газете «Правда» 18 января 1972 г. Несколько более конкретными были воспоминания инженера-изыскателя Александра Алексеевича Побожего в книге «Путь к океану» (Хабаровское книжное издательство).

Из писем Ирины Арсеньевны, сохранившейся трудовой книжки ее отца я узнал, что Арсений Петрович Кузнецов родился в городе Талдоме в 1901 году. В 1929 году закончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ). В том же году женился. Зимой 1930 года проработал в Тбилиси, затем проводил изыскания в районе Адлер—Сухуми. Там заболел малярией и вернулся в Москву. С 1931 года Арсений Петрович работает в Москве, в Центральном комитете рабоче-крестьянской инспекции (ЦК РКИ). В том же году родилась его дочь Ирина.

Но кабинетная работа не привлекала Кузнецова, хотелось на простор, к самостоятельному делу. И в 1935 году он поехал на строительство БАМа, где трудился до ноября 1938 года в организации Мосттранспроект. Приказом от 22 августа 1938 года Арсений Петрович был переведен на должность начальника партии в организацию Бамтранспроект НКПС. В его трудовой книжке в разделе «Поощрения» записано:

«За ударную производственную работу премирован путевкой в санаторий с месячным окладом (приказ N 193 от 26 февраля 1939 г.)» «за выполнение работ премирован месячным окладом (5 ноября 1939 г.)»; «за успешное окончание полевых работ премирован месячным окладом (приказ N 38 от 15 февраля 1941 года)».

В документах А.П.Кузнецова сохранилось командировочное удостоверение N 1, выданное 6 марта 1941 года начальнику партии Северодвинской экспедиции Бампроекта ГУЖДС НКВД, которым он командирован для производства проектно-изыскательских работ железнодорожной линии Коноша—Мариинская водная система. В дороге встретила А.П.Кузнецова Великая Отечественная война.

Вспоминает Ирина Арсеньевна: «В памяти осталось только, как отец приезжал домой на очень короткое время и развлекал меня тем, что здорово рисовал цветными карандашами. Я еще не ходила в школу, но хорошо помню, как мы с ним отправились покупать мне ленты и я сама платила в кассу, гордая доверием отца.

После окончания МИИТа отец строил железную дорогу на Кавказском побережье, около города Новый Афон. Один из его друзей-строителей купил там домик. Мы до сих пор дружны с этой семьей, она живет в Москве. И домик этот цел, мы там отдыхали не раз.

Отец играл на гитаре и играл хорошо, многое из классической музыки. Сама я училась на фортепьяно.

И вот что, в повести А.Побожия несколько раз подчеркивается, что папа отказывался от его помощи, боясь за свой приоритет. Конечно, я была мала, когда умер отец, и могу ошибаться. Только знаю—все близкие так говорят,—что характер у меня его, а мне несвойственно выпячивать себя и тем более стремиться к такого рода

первенству».

Ольга Владимировна и Ирина Арсеньевна рассказали мне, что во время эвакуации в Нальчике у семьи пропали вещи, документы и семейные фотографии. Поэтому так мало снимков Арсения Петровича—всего несколько штук. Война разбросала всю семью в разные стороны. Ольгу Владимировну и Ирину война забросила в далекую Сибирь, под Минусинск, где Ирина в последний раз в своей жизни видела отца. Он хотел взять девочку на Дальний Восток, но бабушка отговорила. Приезжал он к ним, будучи отозван с фронта, из-под Сталинграда, получив назначение на Дальний Восток.



Арсений Петрович Кузнецов (во втором ряду справа) в группе молодежи.
Снимок 30-х годов.

На строительство железнодорожной линии Саратов—Сталинград в 1942 году был отпущен крайне малый срок—132 дня. Но дорога была построена и сыграла огромную роль в Сталинградской битве. Железнодорожные пути укладывались в сложнейших условиях, в непосредственной близости от линии фронта, под бомбами. Об этом строительстве подробно рассказано в книге В.А.Ламина «Ключи к двум океанам» (Хабаровское книжное издательство, 1981 г., с. 158—160). За строительство железнодорожной линии Саратов—Сталинград А.П.Кузнецов был награжден орденом «Знак Почета».

Сохранился подлинный документ—командировочное удостоверение А.П.Кузнецова,

с которым он поехал на Дальний Восток, на строительство железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань:

«Предъявитель сего начальник изыскательской партии строительства N 500 ГУЖД НКВД СССР Кузнецов А.П. командирован в район города Комсомольска-на-Амуре для организации и производства изыскательских и проектных работ по строительству N 500 во исполнение Постановления ГКО N 3407/СС от 21/5.1943 г.

Тов. Кузнецову А.П. поручается: производство топогеодезических работ и инженерно-геологических работ в районе строительства. Наем и увольнение рабсилы, транспорта и организация питания ИТР и рабочих. Просьба ко всем местным организациям оказывать тов. Кузнецову А.П. всемерное содействие в выполнении порученных работ. Срок действия по 31 декабря 1943 г.

Заместитель начальника строительства N 500 ГУЖД НКВД Татаринцев П.К.».

Техническим проектом дороги, разработанным в 1939 году под руководством П.К.Татаринцева, через реку Гур намечалось построить четыре мостовых перехода. Всего на Гуре и Тумнине предусматривалось возвести восемь крупных мостов. Генерал-майор Ф.А. Гвоздевский, возглавивший в 1943 году сооружение дороги (он же одновременно начальник Желдорпроекта, проектировавшего линию), поставил перед изыскателями, проектировщиками и строителями задачу пройти всю трассу от Комсомольска до Советской Гавани без мостов и тоннелей. Это директивное задание было доведено до всех руководителей и рабочих в форме приказа: мостов и тоннелей не строить.

Мостовой переход через Амур заменялся паромной переправой с пропускной способностью 500 вагонов в сутки. Комсомольский судостроительный завод получил задание срочно организовать строительство двух речных паромов. Изыскателям и проектировщикам предлагалось до предела сократить объемы искусственных сооружений. Объяснялось это нехваткой в стране металла и цемента.

Проектировщики и строители пересмотрели проект 1939—1940 гг. в сторону упрощения и снижения объемов работ. Естественно, это потребовало напряжения творческих сил и способностей, вылилось в сложные инженерные решения. Задача еще усложнялась жесткими сроками строительства. А они диктовались сложной международной обстановкой на Дальнем Востоке.

Япония, вступившая в военный союз с гитлеровской Германией и фашистской Италией, только и ждала момента, чтобы выступить на Дальнем Востоке с агрессивным планом создания великой Японии до Урала. Поэтому выход к океану, соединение этой железной дороги с Транссибом имел важное стратегическое значение.

Изыскатели и строители сумели проложить дорогу по правому берегу реки Тумнин, найдя оптимальный вариант пересечения хребта Сихотэ-Алинь. А.П.Кузнецов получил назначение на участок особой сложности— перевал Сихотэ-Алиня. Высота отдельных вершин 1200—1700 метров над уровнем моря. В столь тяжелых горных условиях надо было разместить палаточный городок, промбазу, бульдозеры и автотранспорт, бытовые помещения для строителей.

Подъем на хребет был настолько крутой, что кое-где приходилось натягивать веревки. План участка пестрел обрывами и отрогами, и нужно было найти лучший проход, чтобы плавно спуститься в долину. Здесь тоже был фронт, только что не было бомбежки, зато одолевал гнус, зимой—тягчайший мороз, отсутствие воды на высоте. Постоянное недосыпание и недоедание, ежечасные подъемы и спуски, топографическая и геодезическая съемки местности—все это выматывало людей,

вызывало безмерную усталость, которую не снимал кратковременный отдых. Но Кузнецов должен был найти бестоннельный путь через перевал и связать единой линией с одной стороны изыскателей, идущих от океана, с другой—от Амура. Он сумел, он нашел...

Но огромное нервное напряжение, беспокойство за вверенные ему судьбы, за судьбы своих близких, разбросанных войной, постоянные физические перегрузки не могли не сказаться на его здоровье. Сердце не выдержало, остановилось там, на перевале... Ушел из жизни 42-летний человек, инженер, верно служивший Отечеству. Дочь Кузнецова передала мне акт организации похорон. Вот выписка из него.

«17 ноября 1943 г.

Перевал Сихотэ-Алинь

На основании распоряжения начальника строительства N 500 т.Гвоздевского Ф.А. мы, нижеподписавшиеся члены похоронной комиссии в составе: председатель комиссии—гл.инженер т.Хомчик Михаил Иванович и члены—гл.технолог Павлов Владимир Павлович, ст.инженер 5-й партии т.Лавров Никита Григорьевич—произвели похороны тела умершего при исполнении служебных обязанностей 15 ноября 1943 г. начальника 5-й партии Сихотэ-Алиньской экспедиции т.Кузнецова Арсения Петровича.

Тело т.Кузнецова Арсения Петровича погребено на перевале Сихотэ-Алинь на восточном склоне сопки «Песчаная» к седлу 1939 г. 17 ноября 1943 года в 16 часов, в чем и удостоверяет настоящий акт.

На похоронах присутствовали представители изыскательских партий NN 4,5,6,7 Сихотэ-Алиньской экспедиции и сотрудники IV—V отделений Нижне-Амурлага—всего в количестве 60 человек. При похоронах состоялась гражданская панихида, во время которой в воздухе над местом погребения появился самолет управления строительства N 500, сделавший несколько прощальных залетов. При опускании тела в могилу был произведен трехкратный салют бойцами 4-го отряда военизированной охраны ГУ отделения, несшего почетный караул у гроба. На могиле т.Кузнецова водружен деревянный обелиск, возложен венок от изыскателей».

Этому документу несколько противоречит статья специального корреспондента «Правды» по БАМу С.Богатко «Второй путь к океану» (газета «Правда» 18 января 1972 г.): «залпом из охотничьих ружей,—пишет Богатко,— отсалютовали товарищи его могиле. Гулкое эхо покатило тогда по горам, и новая железнодорожная станция получила имя Кузнецова».

Его имя станция получила позднее. И о каких охотничьих ружьях можно писать, если в акте четко записано о трехкратном салюте бойцами 4-го отряда военизированной охраны. Следовательно, залпы делались из винтовок или автоматов, поскольку основным контингентом строителей дороги были заключенные.

13 июля 1944 года изыскатель М.И.Штерн отправил из Комсомольска в адрес начальника отдела кадров Желдорпроекта А.И.Крылова открытку, где говорится о том, что в горсовете Комсомольска находится медаль «За оборону Сталинграда»

Арсения Павловича Кузнецова. М.И.Штерн просил найти адрес семьи для передачи медали жене и дочери покойного.

В семье мне показали письмо заведующей центральной сберегательной кассой N 4205, что на улице Кирова в Комсомольске-на-Амуре, в котором требовали свидетельство о смерти Кузнецова. Этого свидетельства у семьи не было, позднее туда был отправлен акт о смерти А. П. Кузнецова.

К сожалению, сбережения Арсения Петровича так и не выплатили его семье. Несколько лет назад по просьбе семьи я обратился к заместителю управляющего Сбербанком центрального района Комсомольска-на-Амуре с просьбой вернуть семье сбережения, но мне ответили, что в 1947 году спецвклады были перечислены в доход государства. Об этом я сообщил Ирине Арсеньевне.

Я рассматриваю фотографию Арсения Петровича. Красивый молодой человек. Волевое лицо, широкий лоб, сосредоточенный взгляд. На лацкане пиджака—знак МИИТа. Скорее всего, эта фотография сделана после окончания института. Не менее интересна его фотография в группе молодых людей. Есть снимок мастерской проектировщиков стройки. Сохранилось еще несколько фотографий, запечатлевших круг его семьи, близких и знакомых, сослуживцев, таких же, как он, изыскателей неизведанных трасс. И все-таки фотографий мало. Если у кого-то из читателей есть снимки Арсения Петровича, пожалуйста, сообщите автору этих строк. Каждый документ, воспоминания тех, кто знал А.П. Кузнецова и его товарищей-сослуживцев, представляют интерес для истории этой стройки, которая еще ждет своего исследователя.

Прослеживая жизненный путь изыскателя, мы вспоминаем Адлер—Сухуми, его работу в Москве, Бамстройпроект, Коноша-Мариинскую систему, трассы Саратов—Сталинград, Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань. И все это спрессовано в короткой жизни одного человека, успевшего так много сделать для людей, для страны, для спасения Родины в лихие годы войны.

Не так уж часто географические названия присваиваются в честь изыскателей или проектировщиков. На откосе 203-го километра стоял скромный памятник из бетона с паровой звездой, который поставили школьники соседней узловой станции Высокогорная. На памятнике была надпись: А.П.Кузнецову, инженеру-изыскателю, 1901—1943, от учащихся средней школы 88. Со временем памятник стал ветхим, на нем разбили мраморную доску, о чем я написал в очерке «Перевал Кузнецова» (газета «Дальневосточный Комсомольск», 14 апреля 1992 г.) и предложил памятник восстановить.

Дух захватывает, когда видишь, сколько смелости в использовании склона для железнодорожного полотна! Каждый поезд приостанавливается, словно переводя дух после гигантского подъема, невольно отдавая честь человеку, который сделал, казалось бы, невозможное. И нет такого пассажирского поезда, чтобы не вышли к памятнику люди. Жаль только, что в поездах ничего не рассказывают о стройке и ее героях. Нет такого, к сожалению, и в туристических поездах. Но Кузнецова помнит народ. «Куда едешь?»—«На Кузнецы!» Или любовно: «Выйдем на Кузнечиках!» Кузнецовскому перевалу посвящено немало картин местных художников.

В одном из писем Ирина Арсеньевна благодарит меня за то, что узнала о могиле своего отца, мечтает сама побывать на перевале. Ее мечта сбылась. Она же сообщила мне, что в возрасте 84 лет ушла из жизни Ольга Владимировна, именно она и поведала то, о чем идет речь в очерке. Добрые дела не умирают, они остаются людям.



А.П.Кузнецов в кругу своей семьи. Слева направо в 1-м ряду: А.П.Кузнецов, Ольга Владимировна—сестра жены, Людмила Ивановна—мать жены; во 2-м ряду: Вера Владимировна—жена, муж Ольги Владимировны.

ИЗЫСКАНИЯ 1943 ГОДА

Государственный комитет обороны 21 мая 1943 года вынес решение N 3407:

«Построить железную дорогу от Комсомольска до Советской Гавани». Срок открытия рабочего движения, в первую очередь от Комсомольска до бухты Ванино, был установлен 1 августа 1945 года. Одновременно ГКО предложил пересмотреть проект 1939—1940 годов в сторону упрощения, причем разрешено: осуществлять строительство по облегченным техническим условиям; на переходе реки Мур вместо 2,5-километрового моста построить паромную переправу; для сокращения расхода цемента и металла применять дерево при строительстве мостов, труб, служебных и технических зданий: при пересечении хребта Сихотэ-Алинь применить взамен двух тоннелей долговременный обход с использованием тройной тяги; пропускную способность установить в 6 пар поездов; построить морские причалы в бухте Ванино.



П.К.Татаринцев

Строительство дороги было возложено на Народный комиссариат внутренних дел СССР. Для руководства строительством приказом народного комиссара внутренних дел СССР от 25 мая 1943 года было организовано Управление строительства N 500 НКВД СССР. По этому приказу выполнение строительных работ должно было производиться двумя строительными трестами управления строительства Нижне-Амурским—в границах от Комсомольска до 250-го километра и Восточным—от 250-го километра до Советской Гавани.

Общее руководство строительством железнодорожной линии Комсомольск—Советская Гавань было возложено на заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД и начальника Желдорпроекта генерал-майора инженерно-технической службы Федора Алексеевича Гвоздевского.

Ф.А.Гвоздевский родился в казацкой семье. В годы гражданской войны служил в полках Миронова и Буденного, был лихим конником, командовал эскадронам, полком, бригадой. В 20-х годах он окончил рабфак, а в 1931 году—Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, затем занимал различные инженерные должности на строительстве железных дорог. В 1938 году был назначен начальником Бамтранспроекта, с 1939 года возглавил Бампроект НКВД.

«...Современной молодежи нелегко представить, в каких условиях работали и какие трудности преодолевали их сверстники, которые были в числе первопроходцев—строителей железнодорожной ветки Комсомольск—Советская Гавань в годы войны,—вспоминал руководитель изыскателей и проектировщиков этой дороги Петр Константинович Татаринцев.—Сразу после сооружения железнодорожной рокады на Волге меня срочно вызвал в Москву начальник Желдорпроекта, ГУЛЖДС НКВД Ф.А.Гвоздевский и сообщил, что в связи с военно-оперативной обстановкой, сложившейся на Дальнем Востоке, правительство приняло решение о скоростном строительстве железной дороги Комсомольск—Советская Гавань.

—Тебя как автора-руководителя технического проекта 1939—1940 годов этой дороги приказом назначили заместителем начальника управления строительства N 500 по изысканиям и проектированию. Разрешаю забрать своих коллег по Тумнинской и другим экспедициям, работавшим на восточном участке БАМа. Начальником Сихотэ-Алиньской экспедиции назначается подполковник—инженер Арсений Петрович Кузнецов, Приморской экспедиции—Николай Иосифович Маккавеев.

—Я предлагаю направить Кузнецова на перевал Сихотэ-Алинь, возглавить изыскания. Он там работал, является одним из авторов проекта тоннельного пересечения хребта. Только Кузнецов справится с этой трудной задачей.

—Хорошо, будет по-твоему,—согласился Федор Алексеевич. Вместе с Кузнецовым за неделю составите технические требования по изысканию и проектированию новой железной дороги и немедленно выезжайте в Комсомольск и налаживайте работу экспедиции! Ставлю перед твоими изыскателями задачу пройти всю трассу от Комсомольска до Советской Гавани без мостов и тоннелей...»

П.К.Татаринцев был одним из старейших среди изыскателей-бамовцев. В 1943 году ему было 50 лет. За его плечами был большой путь. Родился он в 1893 году в семье хлеборобов. Учиться начал в деревенской церковно-приходской школе, затем в приходской школе в городе Бугуруслане, затем в реальном училище в г.Самаре. В 1913 году поступил в Институт инженеров путей сообщения в Петербурге.

В 1916 году был призван на военную службу и направлен в Киевский округ путей сообщения, а оттуда на Юго-Западный фронт. После войны Петр Константинович возвратился в институт, который закончил в 1923 году, и началась его инженерная деятельность по изысканию железнодорожных трасс. Он возглавлял изыскательские экспедиции: Волховстрой (1925—1926 годы), Северный Сахалин (1930—1931 годы), Восточный участок БАМа (1932 год), Сучан—Находка, проектирование первой очереди Московского метрополитена (1933 год), Адлер—Сухуми (1937 год), Известковая—Усть-Ниман—Ургал (1938 год), Тумнинская экспедиция (1939—1940 годы), наконец, Сталинград—Саратов.

Директивное задание генерал-майора Ф.А.Гвоздевского было доведено до всех руководителей экспедиций, комплексных партий и строительных трестов в форме приказа: мостов и тоннелей не строить! Главное, подчеркивалось в приказе Гвоздевского, построить дорогу в срок и с максимальным сокращением расхода остродефицитных материалов.

Группа проектировщиков Желдорпроекта во главе с П.К.Татаринцевым и А.П.Кузнецовым за короткий срок составила технические условия на проектирование и строительство железнодорожной однопутной магистрали по облегченным условиям военного времени. 20 мая 1943 года они были согласованы с заместителем народного комиссара путей сообщения Гоциридзе и 10 августа утверждены народным комиссаром внутренних дел Берия.

Основными задачами, вытекавшими из требований скоростного строительства, были изыскания и проектирование пересечений хребта Сихотэ-Алинь открытой трассой, в обход перевального тоннеля; изыскание и проектирование вариантов в долинах рек Хунгари и Тумнин с целью избежать многократного пересечения этих рек и необходимости сооружения больших мостов; выбор типа и проектирование устройств паромной переправы через реку Амур, позволяющих быстрее ее сооружение при обеспечении заданной пропускной способности; производство изысканий для порта в бухте Ванано и применение таких конструкций причальных сооружений, которые могли бы быть устроены в кратчайший срок; всемерное сокращение объемов работ, упрощение проектных решений и широкое применение

местных строительных материалов, главным образом дерева, с целью экономии дефицитных материалов и времени.

Как вспоминает П.А.Станкевич, один из строителей дороги, «каждый грамм ценился на вес золота. Металл и цемент отпускались только по распоряжению начальника строительства дороги генерала Ф.А.Гвоздевского, и строго, очень строго он спрашивал с виновных за каждую потерянную каплю бетона, щепотку цемента и металла».

За сравнительно короткое время Гвоздевскому и Татаринцеву удалось собрать всех ведущих специалистов Тумнинской экспедиции, а также ленинградских проектировщиков, работавших на линии Комсомольск—Совгавань и бывшей ленинградской экспедиции, которая в 30-х годах работала на БАМе на участке Саямжа—Комсомольск-на-Амуре.

Бывшие тумнинцы вошли в состав Сихотэ-Алиньской экспедиции, сформированной к 1 июля 1943 года на участке Комсомольск—304-й километр. Возглавил ее Петр Константинович Татаринцев. Он же оставался заместителем начальника строительства и руководителем всех изыскательских работ на трассе. Главным инженером экспедиции был назначен Михаил Иванович Хомчик, бывший главный инженер Тумнинской экспедиции. Главным геологом—В.П.Павлов, заместителем начальника экспедиции по водоснабжению—В.А.Ваничук. Комплексные партии изыскателей возглавили: А.В.Иванов, Г.П.Чернышев, Е.М.Николаев, А.Побожий, В.В.Слободской, В.С.Мирголовский, В.И.Реймерс, В.Писарев. Начальниками партий были: по водоснабжению В.Н.Аристов, по изысканиям мостовых переходов—Д.В.Добжевич. Перевальную группу изыскателей возглавил А.П.Кузнецов.

Ленинградские изыскатели вошли в состав Приморской экспедиции, организованной на участке 304—443 километр. Ею руководил опытный изыскатель Николай Иосифович Маккавеев, главный инженер—Александр Александрович Фарафонтъев, главный геолог—А.В.Калинин, заместитель начальника по водоснабжению—Н.М.Козлов. Комплексные партии изыскателей возглавили: Я.М.Водопьянов, А.Н.Соколов, М.П.Ладин, Н.А.Богданов, С.В.Горхов, Ф.Ф.Зигмунд, А.И.Пилин, по изысканию водоснабжения Н.Д.Перехвальский, К.А.Митин, по изысканию мостовых переходов—Н.И.Смолин.

В Комсомольске развернула свою работу проектная мастерская, куда вошли ведущие проектировщики БАМа и других строек страны: Е.А.Чернышева, Н.Б.Альберт, В.Н.Макаров, Н.В.Мовчан, А.Г.Протопопов, В.В.Якубович, С.А.Ефимов, К.К.Корчагин, А.В.Шереметьев, М.А.Соколов, Г.М.Прозеровский, Д.М.Карпов, А.А.Апрасян, В.В.Комаров, Н.Мислютин, Ф.Д.Брежнев, М.С.Шагин, С.К.Горбачев и другие.

В результате организационных мероприятий в июле 1943 года сложилась следующая структура экспедиций: Сихотэ-Алиньская состояла из 10 комплексных изыскательских партий, киногруппы, трех партий по изысканию и проектированию паромной переправы и большой партии, работающей по титулу развития железнодорожного узла Комсомольск; Приморская—из 9 комплексных изыскательских партий, двух партий, работающих по титулам «Порт Ванино», «Железнодорожный узел Совгавань сортировочная». Окончательное комплектование штатов подразделений экспедиций проходило в полевых условиях.

Новые, вдвое сокращенные сроки строительства требовали напряжения всех творческих способностей, смелых решений сложных инженерных задач, которые позволили бы в короткий срок, не ослабляя фронт и тыл, дать второй железнодорожный выход к берегам Тихого океана.

ВСПОМИНАЮТ ВЕТЕРАНЫ

Кузнецовский вариант

В январе 1974 года в Москве мне удалось встретиться с первым начальником БАМа Ильей Николаевичем Шамаевым. Ветеран БАМа вспоминал:

—Родился я в 1899 году. Окончил Петербургскую академию путей сообщения. Принимал активное участие в гражданской войне. Восстанавливал разрушенные войной железные дороги, затем строил Турксиб, первую очередь Московского метрополитена, был одним из организаторов Союзтранспроекта. В 1936 году возглавил изыскания и проектирование Черноморской железной дороги.

27 марта 1937 года по приказу народного комиссара путей сообщения меня назначили начальником бюро Союзтранспроекта по проектированию БАМа. Лето ушло на организационные вопросы, объединение всех работавших на БАМе экспедиций в одну мощную организацию. В этом вопросе мне много помогал ведущий инженер бюро Арсений Петрович Кузнецов. За плечами А.П. Кузнецова был немалый опыт изыскательских и практических строительных работ.

Я хорошо знал Арсения Петровича по изысканию Черноморской железной дороги, где я возглавлял экспедицию. Как руководитель я часто встречался с работой Кузнецова, который руководил комплексной изыскательской партией на участке Адлер—Сухуми. Отсюда его перевели в бюро БАМа.

Первые месяцы деятельности бюро оказались исключительно сложными в организационном отношении. Экспедиции были на 60% недоукомплектованы инженерно-техническими кадрами, вспомогательным и обслуживающим персоналом. Многие проектные конторы Союзтранспроекта и Желдорстроя, которые были обязаны передать БАМу часть своих кадров, всячески уклонялись, стремились удержать наиболее способных изыскателей и проектировщиков. Поэтому Арсений Петрович предложил пойти по пути формирования кадров за счет молодых специалистов. Так, из Ленинградского горного института, по рекомендации Кузнецова, пришел Зуев Федор Афанасьевич, Ваш отец. Он одно время работал инженером в партии Кузнецова, а затем стал начальником партии и руководителем изыскательских отрядов. К августу 1937 года нам удалось создать единую проектно-изыскательскую организацию. Последовавшим Постановлением СНК и ЦК ВКП/ б/ от 17 августа 1937 года была создана самостоятельная организация БАМтранспроект. В Ленинграде, Москве и Томске были созданы ее отделения. В составе БАМтранспроекта было 10 проектно-изыскательских экспедиций, а также аэрофотосъемочная, мерзлотная и четыре водоснабженческих. Коллектив БАМтранспроекта насчитывал более 1600 человек инженеров и техников, основное его ядро составляла молодежь и специалисты в возрасте до 28 лет. Среди руководителей изысканий были замечательные инженеры: Д.И.Джусь, А.А.Фарафонтъев, Л.Г.Чечулин, И.И.Маккавеев, П.К.Татаринцев,

С.Ф.Душкин, П.С.Изюмов, Э.А.Норман, Б.А.Шадрин, А.Г.Протопопов, А.И.Осипов и другие. Среди них выделялся А.П.Кузнецов. Ему неоднократно предлагали возглавить экспедицию, но он всегда отказывался: «Моя стихия — полевая изыскательская партия»,—говорил он.

В 1938 году активно велись изыскательские работы на участках Братск—Усть-Кут, Усть-Кут—Тында, Тында—Февральск. Не оставались без внимания изыскателей и районы, прилегающие к Комсомольску. Одним словом, весь Приамурский узел строился в первую очередь и с большими затратами. Здесь работали четыре изыскательских экспедиции, а также водоснабженческая, топографическая, геологическая экспедиции. Полным ходом строили железные дороги Волочаевка—Комсомольск, Комсомольск—Горин. Было принято решение провести окончательные изыскания и начать строительство подъездной линии от Транссиба к БАМу, Ургал—Известковая. С этой целью была создана новая экспедиция, которую возглавил известный инженер-изыскатель Петр Константинович Татаринцев. Арсений Петрович Кузнецов упросил меня отправить его работать в полевые маршруты на БАМ. Я уступил.

Под руководством П.К.Татаринцева в 1938 году была восстановлена и полностью перетрассирована линия Ургал—Известковая тремя партиями под начальством инженеров-изыскателей Арсения Петровича Кузнецова, Николая Венедиктовича Венцовского, Александра Дмитриевича Жигина. Партия Кузнецова работала на участке Ургал—Чекунда—Ягдынья—Ушмун. Изыскатели проявляли изобретательность, а порой и героизм, чтобы выполнить работы в намеченные сроки. Можно отметить важный в истории строительства дороги эпизод, когда по предложению А.П.Кузнецова и А.Д.Жигина пустили реку Ягдынь в том месте, где она делала поворот почти на 360 градусов, по новому руслу—прорытому каналу между основанием петли, а по старому руслу реки была проложена трасса. В ноябре 1938 года изыскатели сдали трассу строителям И.Г.Петренко, которые успешно завершили строительство линии, и 7 ноября 1941 года по ней открылось движение. А.П.Кузнецов за изыскания этой линии был удостоен медали «За трудовое отличие».

Осенью 1938 года,—продолжает свой рассказ Илья Николаевич Шамаев,—я был переведен в Союзтранспроект. Начальником БАМтранспроекта стал Федор Алексеевич Гвоздецкий, с именем которого связано много славных страниц строительства Байкало-Амурской магистрали. В начале 1939 года в связи с начавшимся на отдельных участках БАМа строительством БАМтранспроект был реорганизован в управление БАМпроект.

БАМпроект и управление строительства БАМа вошли в состав Главного управления лагерей железнодорожного строительства Наркомата внутренних дел с главной базой, дислоцированной в городе Свободном. В 1939 году объем изыскательских работ по сравнению с 1938 годом увеличился в 1,5 раза. В отчете БАМпроекта за 1939 год говорилось: «В коллективе БАМпроекта выросли замечательные работники—стахановцы и ударники, которые в суровых условиях тайги показали прекрасные образцы борьбы за высокие производственные показатели. Среди них был начальник партии Арсений Петрович Кузнецов и многие другие».

В январе 1940 года была создана специальная правительственная комиссия по проверке и принятию технического проекта железнодорожного участка БАМа Комсомольск—Советская Гавань. В эту комиссию вошли ведущие инженеры Союзтранспроекта, БАМпроекта и других проектных организаций, в том числе и Арсений Петрович Кузнецов.

Комиссия приняла технический проект железнодорожной линии у Тумнинской экспедиции на «отлично». Предварительные изыскания экспедиция вела с мая по июнь 1939 года, а окончательные — с июня 1939 по февраль 1940 года. Составление технического проекта было сосредоточено в Комсомольске, чтобы работать в непосредственном контакте со строителями, своевременно передавать необходимые документы и рабочие чертежи по мере разворота работ. После работы

комиссии на линии окончательное оформление проекта было перенесено в Москву, куда специалисты выехали в конце марта 1940 года. На строительстве оставался представитель по авторскому надзору и группа проектировщиков по гражданским сооружениям. В начале мая 1940 года проект был утвержден в СНК СССР. По проекту надо было построить мосты: 16 больших, 50 средних и 276 малых, в том числе Амурский, четыре через реку Хунгари и четыре через Тумнин. Соорудить четыре тоннеля общей длиной 3590 метров. Общая проектная длина трассы составляла 443,92 километра. Надо было уложить 572,2 километра главного и станционных путей. Построить дорогу с учетом подготовительного периода планировалось за 4 года. Кроме сооружения основной линии в техническом проекте были выделены в отдельные титулы: Комсомольский железнодорожный узел, Комсомольский железнодорожный городок, мостовой переход через Амур, тоннельный переход через Сихотэ-Алинь и железнодорожная ветка Совгавань-сортировочная—Совгавань-порт—Совгавань-город. Последний титул был разработан в объеме проектного задания, так как вследствие разногласий между морским и военным наркоматами, Приморским и Хабаровским краями окончательного местоположения порта в бухте Советская Гавань установлено не было, это произошло позднее.

Арсению Петровичу Кузнецову как крупному специалисту по изысканию и проектированию железных дорог в горных условиях было поручено обследовать самый ответственный раздел технического проекта—переход через хребет Сихотэ-Алинь. Вместе с проводником Кузнецов выехал к перевалу, где больше месяца работал в партиях, возглавляемых инженерами Мышкиным, Метельниковым, Николаевым, Смирновым. Кузнецов тщательно изучил около 20 вариантов тоннельного перехода через Сихотэ-Алиньский перевал, в том числе 5-, 4-, 3-километровые проекты тоннелей. Кузнецов выбрал самый лучший и дешевый вариант строительства тоннельного перехода: боковой 310-метровый и перевальный 1890-метровый тоннели. Этот кузнецовский вариант вошел в технический проект 1939-1940 годов, по которому в мае 1940 года подразделениями Нижне-Амурского лагеря были начаты строительные работы по сооружению железной дороги Комсомольск—Советская Гавань. К 1941 году была освоена линия с запада до 130 километров, с востока— на 50 километров, велись работы по сооружению Пиваньского тоннеля на правом берегу Амура и подготовительные работы по устройству тоннелей через Сихотэ-Алинь, началось строительство станций Комсомольск, Пивань, Хунгари, Советская Гавань. Но война нарушила все. Работы на трассе Комсомольск—Совгавань были законсервированы. Все подразделения БАМа были переданы в Главоборонстрой. Из них было организовано Полевое строительство N 13 во главе с Ф.А.Гвоздевским, в 1942 году реорганизованное в Волгожелдорстрой.

ВМЕСТЕ НА ВОЛЖСКОЙ РОКАДЕ

Александр Дмитриевич Жигин многие годы работал вместе с Арсением Петровичем. Сын путевого мастера, он начал свою трудовую деятельность поденным рабочим на строительстве железной дороги Псков—Полоцк. Окончив в 1934 году Ленинградский институт инженеров транспорта, он поступил в Союзтранспроект, затем БАМтранспроект и всецело посвятил себя изыскательской работе на БАМе. Работал на изыскании участка Февральск—Ургал, занимался проектированием ветки Ургал—Известковая, был начальником изысканий Восточного района линии Комсомольск—Совгавань.

Приведем его рассказ.

— Вместе с Арсением Петровичем работали на БАМе, вместе участвовали в изыскании, проектировании, и строительстве Волжской рокады. В связи с началом Великой Отечественной войны большинство подразделений БАМстроя были переброшены на фронт: одни вошли в части Советской Армии, другие—в Полевое строительство N 13 во главе с Ф.А.Гвоздевским. Из организаций БАМпроекта, находящихся в Ленинграде и Москве, было создано проектное бюро Полевого строительства N 13.

Арсений Петрович работал вместе с Гвоздевским как ведущий специалист, принимал активное участие в строительстве фронтовых дорог под Москвой, Ленинградом и Калинином. Был удостоен медали «За оборону Москвы».

23 января 1942 года ГКО принял решение о строительстве новой железнодорожной линии вдоль Волги от Сталинграда до Саратова и далее на север, через Сызрань—Ульяновск до Свяженска. Линию протяженностью 978 километров намечалось закончить в декабре 1942 года. Эта железнодорожная ветка получила название Волжской рокады. В связи с этим решением было образовано строительное управление Волгожелдорстрой из оставшихся подразделений БАМстроя и БАМпроекта. Возглавил этот коллектив полковник Ф.А.Гвоздевский. Изыскатели, руководимые П.К.Татаринцевым, вышли на трассу в середине февраля. А.П.Смирнов возглавил участок Сталинград—Петров Вал, Г.Н.Шелепугин—участок Петров Вал—Саратов. А.П.Кузнецову был поручен сложный участок Петров Вал—Камышин, затем он работал и на других участках.

Работать нам приходилось в трудных условиях. Изыскатели сами проектировали и сами строили. Тяжело было без техники. Не хватало тракторов, автомашин, бульдозеров, экскаваторов. Линию возводили вручную подразделения железнодорожных войск и БАМстроя. Партии Кузнецова работать пришлось в непосредственной близости от линии фронта. Однажды в поле Кузнецов и шестеро рабочих попали под бомбежку, в другой раз он во время трассирования забрался с вешкой на минное поле. Только случайность спасла его. Неоднократно Кузнецову и сотрудникам его партии приходилось участвовать в перестрелках. А однажды в августе 1942 года он и 10 человек в течение суток отбивали атаки немцев. В этом бою А.П.Кузнецов подбил два танка, за что был удостоен медали «За отвагу».

На 103-й день после начала земляных работ, 11 сентября 1942 года, открылось движение по всему 340-километровому пути от Сталинграда до Саратова. Затем изыскатели и строители были переброшены на северный участок рокадной дороги Саратов—Вольск. Эту дорогу строили всю осень и первый месяц зимы 1943 года. Затем А.П.Кузнецов участвовал в восстановлении фронтовых дорог Сталинград—Саропта, Сталинград—Лихая. За Сталинградскую эпопею он был удостоен ордена «Знак Почета» и медали «За оборону Сталинграда».

«ОН СОВСЕМ НЕ БЕРЕГ СЕБЯ...»

Вспоминает Никита Григорьевич Лавров:

—Арсений Петрович страдал болезнью сердца. Первый приступ случился под Сталинградом. Он перенес его на ногах. На перевале он совсем не берег себя. Целыми днями ходил по горам, а ночью проектировал наши варианты. Спал по два три часа в сутки. А накануне он совсем не спал, его мучили расчеты Удоминской петли, бокового тоннеля и зарождающийся новый вариант трассы. Катя Суркова, работавшая техником-изыскателем в нашей партии, просила меня, чтобы я повлиял на него.

Утром 15 ноября 1943 года он почувствовал себя плохо. Я уговаривал его остаться в лагере. Арсений Петрович отказался и попросил не рассказывать про его самочувствие Екатерине Семеновне и другим работникам партии. Вместе добрались до будущего тоннеля. Я с техником Колей Покер приступил к работе, а Арсений Петрович ушел к Удоми. Вечером он вернулся на базу. Попросил у повара Маши Вульф чаю, а сам присел к столу и стал разбирать полевой материал. Когда Маша и Екатерина Суркова пришли в землянку, Арсений Петрович был мертв. Сердце не выдержало нагрузки и отказалось служить.

Позднее бывший повар 5-й комплексной партии Мария Ивановна Вульф писала начальнику Комсомольского отделения В.И.Чумаку: «В тот день Арсений Петрович пробыл все время на трассе. Ходил к Удоми и работал вместе с Лавровым над составлением проекта тоннеля. Вернулся на базу в сумерках. Попросил у меня чаю. Я сказала ему, что через пять минут заварка будет готова и я принесу ему чай. Он ушел в землянку. Когда я принесла чай, он был мертв. На мой крик тут же прибежали Екатерина Семеновна Суркова и Вера Москвитина».

На гражданской панихиде выступили: начальник строительства генерал Гвоздевский, начальник Нижне-Амурлага Петренко, начальник экспедиции Татаринцев, начальники партий Реймерс, Мирголовский, Слободской. Его похоронили на том месте, где стояла его землянка, где он и умер. Но начальник 8-й комплексной бригады А.А.Побожий со своими товарищами на похоронах не присутствовал, хотя в своей книге «Дорогами тайги» писал о том, что принимал участие в похоронах Кузнецова.

4 февраля 1944 года рядом с могилой Кузнецова был похоронен Коля Покер, придавленный упавшим деревом во время снежной пурги на перевале. Его мать обратилась к И.В.Сталину с просьбой помочь похоронить сына в родных местах. Просьба была удовлетворена. Через полгода с помощью генерала Гвоздевского и начальника экспедиции Татаринцева мать забрала останки сына с Сихотэ-Алиньского перевала и похоронила в родном городе.

А скромная могила А.П.Кузнецова на Сихотэ-Алиньском перевале всегда будет напоминать людям о героизме и самоотверженном труде изыскателей и строителей первого вступившего в строй восточного участка Байкало-Амурской магистрали или второго выхода Транссиба к берегам Тихого океана.

«ХОД КУЗНЕЦОВА»

Сихотэ-Алинь! Каменистый океан, окутанный облаками. Сколько сложено о нем легенд, преданий и сказаний! На одном из низких седел Сихотэ-Алиня, что выше уровня океана на 710 метров, расположена небольшая станция «Кузнецовский». Несколько казарм, где живут семьи железнодорожников. От станции на запад и восток, змейкой опоясывая отроги крутыми закруглениями и прорезая их глубокими выемками, железная дорога спускается уклонами в долины: на восток в долину реки Мули, а на западном спуске, прорезая один из отрогов четырехсотметровым тоннелем, в долину Верхней Удоми.

Начиная с походов В.К.Арсеньева, различные проектно-изыскательские партии и организации работали над технической сложной проблемой пересечения хребта Сихотэ-Алинь железнодорожной трассой. Но все эти усилия долгое время не давали положительных результатов: изыскатели из-за невозможности доставки продовольствия к месту работ были вынуждены отступать перед угрозой голодной смерти. Так, были прерваны окончательные изыскания москвичей в 1932 году, когда,

потеряв до десяти человек, люди были вынуждены просто бежать из тайги, бросив инструменты, оборудование и личные вещи. Потеряв до пятнадцати человек, бежали из горной страны ленинградские проектировщики, испугавшись наводнения 1933 года. Сильные лесные пожары не пропустили изыскательскую партию Дальневосточной дороги к перевалу в 1934 году. Неудачно закончились изыскания и в 1935 году. Таким образом, основная задача—выбор места пересечения хребта, от которого зависело направление всей проектируемой линии, оставалась нерешенной.

Ни одной из изыскательских партий, кроме партии В.К.Арсеньева, не удалось в те годы перейти перевал. Но, к большому сожалению, материалы, собранные великим русским исследователем, были утрачены. И только в 1936 году одной из партий экспедиции, организованной Особым железнодорожным корпусом и Лентранспроектом наркомата путей сообщения, удалось подойти к главному хребту Сихотэ-Алинь. Возглавлял партию военных изыскателей капитан Иванов. Проводником у него был наняец Иван Бельды, личность очень интересная. Он родился на Амуре в бедной семье рыбака, с малых лет познал нужду и лишения. Работал в батраках у китайского торговца, затем у русского рыбопромышленника. В гражданскую войну партизанил, служил проводником в Особом корпусе железнодорожных войск.

Партия изыскателей капитана Иванова обнаружила и исследовала пониженное седло. Ими было протрассировано пересечение хребта тоннелями в двух вариантах: первый—2800 метров и три маленьких, второй—3700 метров. Восточнее седла эти варианты были протрассированы по правому берегу реки Соллу, притоку реки Мули, и на Запад от седла по ручью Базовый ключ, с конечным выходом в долину реки Верхняя Удоми. На этом военные изыскатели прекратили поиски.

В 1993 году, в г.Томске, работая над скупыми материалами Особого железнодорожного корпуса, я обнаружил два любопытных документа. Читаю первый: «В соответствии с приказом начальника Союзтранспроекта направить инженера Мосттранспроекта Арсения Петровича Кузнецова в распоряжение Особого железнодорожного корпуса для производства проектно-изыскательских работ восточного участка БАМа, через горную область Сихотэ-Алинь. Начальник Черноморской экспедиции И.Н.Шамаев».

Из этого документа видно, что А.П.Кузнецов совершил свое первое путешествие на Сихотэ-Алинь еще летом 1936 года. Это же убедительно подтверждает другой документ: «Командиру Особого железнодорожного корпуса. В связи с успешным окончанием полевых работ в горной области Сихотэ-Алиня убедительно прошу Вас отметить добросовестную и самоотверженную работу инженера Мосттранспроекта Арсения Петровича Кузнецова, а также проводника Ивана Бельды. Начальник партии Иванов».

Только в 1939 году тумнинской экспедиции БАМпроекта впервые удалось полностью закончить изыскания на Сихотэ-Алине. Под руководством М.И.Хомчика поисковые партии, возглавляемые инженерами Мышкиным, Метальниковым, Николаевым, Смирновым, обследовали хребет Сихотэ-Алинь на протяжении 250 километров, исследовали более 20 различных вариантов тоннельного перехода через хребет, в том числе пяти-, четырех- и трехкилометровые переходы.

В январе 1940 года правительственная комиссия по утверждению технического проекта железнодорожной линии Комсомольск—Совгавань направила группу ведущих специалистов во главе с А.П.Кузнецовым на Сихотэ-Алинь. В течение февраля группа Кузнецова на месте тщательно изучала, сопоставляла и исследовала все варианты пересечения хребта с двумя перевальными тоннелями: первый

длиной 320 метров, второй— 1890 метров. Этот вариант и был включен комиссией в технический проект железной дороги Комсомольск—Совгавань 1939—1940 годов. В мае 1941 года начались подготовительные работы по сооружению перевальных тоннелей, которые были законсервированы в декабре 1941 года.

В 1943 году, как уже упоминалось, Государственный Комитет Обороны потребовал замены тоннельного пересечения хребта долговременным обходом открытой трассой, поскольку на строительство тоннелей требовалось 5—6 лет, что было непозволительной тогда роскошью. Тем более, что в условиях военного времени сроки строительства еще более увеличились бы из-за отсутствия высококвалифицированных кадров, перебоев в поступлении остродефицитных строительных материалов, механизмов и инструментов. Во исполнение этого требования Сихотэ-Алиньская экспедиция организовала в 1943 году широкие дополнительные изыскания, которые не ограничивались отысканием наивыгоднейшего обхода, а должны были заново комплексно решить проблему пересечения перевала. С этой целью на перевале был создан полевой район, состоящий из пяти комплексных изыскательских партий под руководством А.П.Кузнецова и главного геолога перевала В.П.Павлова. Одновременно Арсений Петрович возглавил комплексную изыскательскую партию N 5. Изыскательская партия вышла к перевалу в середине июня 1943 года.

Один из специалистов этой партии Н.Г.Лавров вспоминает о начале работ на перевале: «Я работал в партии Кузнецова старшим инженером. А ранее мы вместе работали на Кавказе, на строительстве Северодвинской железной дороги, линии Известковая—Ургал и под Сталинградом. Инженером и руководителем Арсений Петрович был талантливым. Не зря начальник строительства генерал Ф.А.Гвоздевский в мае 1943 года предлагал ему должность начальника Сихотэ-Алиньской экспедиции, в сентябре предлагал возглавить Приморскую экспедицию, но Кузнецов отказался, сказав: «Я—полевой инженер!»

14 июня мы были на перевале Сихотэ-Алинь. Начались трудные дни. Нами было найдено и изучено одно из трех пониженных мест рельефа с отметкой 764 метра над уровнем моря, которое получило название на карте «Южное седло 1943 года». Два дня мы работали на этом месте, изучая различные варианты прохождения трассы через данный перевал. Затем мы обследовали «Седло 1936 года» с отметкой 698 метров. Это седло открыл и изучил в 1936 году А.П.Кузнецов. Через три дня вышли к «Седлу 1939 года» с отметкой 710 метров, где нам предстояло развернуть основные полевые работы. В этот же день Арсений Петрович мне сказал: «Здесь в 1940 году я работал вместе с Мышкиным над вариантами тоннельного перехода. Из четырех вариантов выбраны пересечение Сихотэ-Алиня с двумя перевальными тоннелями: один 310 метров, второй 1890 метров. Этот вариант и вошел в Технический проект 1939—1940 годов. В соответствии с Постановлением ГКО нам нужно пробить открытую трассу в обход этих тоннелей, срок—три месяца.»

На перевале в еловом распадке, где сейчас находится станция, нашли заброшенные бревенчатые избышки, оставшиеся с 1939 года, когда здесь была база поисковой партии Тумнинской экспедиции, которую возглавлял инженер Метельников. Быстро привели зимовье в порядок, отремонтировали столовую, баню. В большой избе сделали общежитие, в другой — камералку и рабочий кабинет начальника партии. Сам Кузнецов расположился в землянке, примерно на том же месте, где сейчас и похоронен. Маленькую избышку заняли три женщины: геологи Катя Суркова, Вера Москвитина и повариха Маша Кузнецова. (Маша Кузнецова—однофамилица Арсения Петровича—в большинстве воспоминаний—Мария Вульф, в ряде документов Вульф-Кузнецова—примеч, автора). Кузнецова была из числа заключенных и приписана к нашей партии. Всего в партии числился 21 рабочий из числа

политических заключенных, в том числе с высшим образованием 11, среднетехническим—10. Был даже доктор технических наук, звали его Борис Борисович Попов, полковник Сидоров. Работать с людьми было легко, да и подбирал их сам Кузнецов в Нижне-Амурском лагере.

На Кузнецова были одновременно возложены обязанности начальника изысканий Перевальского района. К середине июля на перевальном участке были собраны и приступили к полевым работам все партии по поиску нового направления. Партия В.С.Мирголова вела изыскание через «седло 1936 года» с развитием линии на водоразделе ключа Базовый и реки Верхней Удоми. Партия В.И.Реймерса изучала направление через «седло 1943 года» с развитием линии в долине реки Косграмбо. Партии В.А.Слободского и В.В.Писарева вели поиск в направлении западного и восточного склонов хребта Сихотэ-Алинь. 10 августа на перевал прибыл замечательный инженер-геолог Владимир Павлович Павлов, который был назначен главным геологом перевального участка.

«...За два месяца 1943 года наша партия проделала огромную и трудоемкую работу на перевале. Кроме этого, Кузнецов организовал и контролировал деятельность четырех партий под руководством Мирголова, Реймерса, Писарева, Слободского. Каждое воскресенье начальники партий и их заместители собирались у нас на перевале, Кузнецов проводил с ними «летучки», на которых подводились итоги за неделю и определялись задания на следующую,—вспоминал Никита Лавров.— Работы подходили к концу, когда в конце августа Кузнецова неожиданно вызвали в Москву. Без него дела у нас пошли вяло, мы сбились с ритма, сильно отстали от графика. И прибывший 10 сентября на перевал П.К.Татаринцев сильно всех начальников партий ругал, особенно досталось Павлову за низкие темпы работы: «Избаловал вас Кузнецов так, что без него работать не умеете». Целую неделю жил с нами Татаринцев, поправляя изыскательские дела. Однажды я его спросил: «Когда вернется Кузнецов?» Татаринцев ответил: «Его вызвал Сталин. Когда он приедет, не знаю».

Кузнецов вернулся на перевал 23 сентября. С ним была большая группа специалистов и рабочих. А.А.Побожий рассказывал мне о своей встрече с Кузнецовым в конце сентября 1943 года в тайге: «Тридцать лошадей были завьючены продовольствием, легким буровым оборудованием, палатками и другим снаряжением. От нас к его отряду нужно было пройти еще около 100 километров. Но он категорически отказался отдохнуть в нашем лагере. «Надо спешить. Сказано пройти перевал—пройдем. На фронте еще труднее».

Я усадил Арсения Петровича за стол и стал спрашивать о новостях.

—Скоро нам здесь на перевале будет жарко,—рассказывал он.— Гвоздецкий всех из Комсомольска гонит на трассу. Приказал к 1 декабря пробить зимник к Сихотэ-Алиню, построить стройгородки, завезти оборудование, продовольствие и людей по трассе. Сегодня все силы сосредоточены на участке Пивань—Эльдиган, к 5 декабря здесь должно открыться рабочее движение поездов. Смещен с должности начальник Нижне-Амурского лагеря Успенский. На его место назначен генерал Иван Григорьевич Петренко. На перевал направлены первые отряды строителей, через три дня будут у нас. Строители приступили к строительству автодороги на перевал и девяти стройгородков. Гвоздецкий через три дня сам выезжает на линию, начинается приемка трассы у изыскателей, их партий, которые возглавляют Иванов, Чернышев, Побожий. На их участках разворачивается строительство».

О поездке в Москву он мне сказал: «Да, я действительно встречался со Сталиным, но это секретно. Моя командировка продлена до 5 декабря, а 20-го я должен быть в

Москве. За работу!»

Мне он сообщил, что в Сибири навестил свою семью, встречей очень доволен. И он работал самоотверженно, день и ночь, отдыхал очень мало..»

После возвращения он быстро наладил работу изыскательских партий, ликвидировал отставание по графику. В короткий срок, к 1 октября были закончены изыскательские работы на подходе трассы к Сихотэ-Алиню, к перевалам западному и восточному. Широким фронтом продолжались изыскания бестоннельного варианта, открытой трассы перехода хребта через седла 1936, 1939 и 1943 годов. По каждому направлению было протрассировано по нескольку вариантов, которые сравнивали между собой и выбрали лучший.

Партии Кузнецова, Реймерса и Мирголовского внесли решающий вклад в разработку бестоннельного перехода хребта. Только партия Кузнецова рассмотрела сорок восемь вариантов.

Материалы по выбору направлений были рассмотрены 1 октября 1943 года комиссией при начальнике Управления строительства N 500 и Желдорпроекта Ф.А.Гвоздевском. Комиссия рассмотрела все представленные материалы и особо заинтересовалась двумя вариантами Кузнецова.

Ввиду особо сложных топографических условий пересечения хребта Сихотэ-Алинь открытой трассой начальник строительства Гвоздевский приказал изыскательским партиям в целях уменьшения объема работы протрассировать через седла 1936, 1939 и 1943 года варианты с применением малых тоннелей. За короткое время партией Кузнецова было подготовлено три тоннельных варианта. Мирголовский через седло 1936 года протрассировал один трехтоннельный вариант, партия Реймерса протрассировала два тоннельных варианта.

По окончании предварительных изысканий с 22 по 24 октября 1943 года непосредственно на перевале, на базе Кузнецова, состоялось первое техническое совещание руководящих инженерно-технических работников Сихотэ-Алиньской экспедиции и Управления строительства N 500 под руководством А.Ф.Гвоздева.

Техническое совещание 24 октября, подводя итоги всех проектно-изыскательских работ, проанализировав 66 вариантов пересечения хребта, выбрала и рассмотрела пять групп переходов хребта Сихотэ-Алинь открытой трассой, 24 варианта через седла 1936, 1939, 1943 годов. В результате был утвержден как основное направление вариант открытой трассы через седло 1939 года со спуском на запад в верховье реки Соллу, разработанный партией Кузнецова. По выбранному основному направлению техническое совещание предложило комплексной партии Кузнецова уложить трассу в натуре по двум вариантам—с выемкой на седле 1939 года и без выемки на том же седле с допущением на первых двух километрах спуска радиуса 125 метров. Кроме указанных вариантов, генерал Ф.А. Гвоздевский предложил начальнику 6-й партии Реймерсу проработать переход хребта Сихотэ-Алинь через все седла с применением коротких тоннелей—длинной не более 500 метров—и тупика.

После этого совещания начался второй этап изысканий на Сихотэ-Алине. В ту осень рано пришла зима: 25 октября выпал первый снег. В начале ноября неделю бушевала сильная пурга в горах, повалило много старых деревьев с корнями, выпал глубокий снег, так что работать людям приходилось в очень суровых условиях.

Тем не менее, партия Реймерса протрассировала 7 вариантов. А партия Кузнецова окончательно разрабатывала варианты с выемкой на седле глубиной 20—25 метров и без выемки. 15 ноября 1943 года изыскателей постигло большое горе: умер Арсений Петрович Кузнецов...

Один из активных участников изысканий на Сихотэ-Алиньском перевале инженер В.И.Реймерс вспоминает:

«С Кузнецовым Арсением Петровичем я познакомился в 1942 году на изысканиях линии Сталинград—Саратов, где он был моим южным соседом, и мне часто приходилось с ним встречаться по вопросам смычки трасс.

А.П.Кузнецов был человеком больших знаний, сильной воли и целеустремленности. В быту—жизнерадостный человек, любящий в свободную минуту побренчать на гитаре. На свою болезнь сердца смотрел недостаточно серьезно и только иногда глотал сердечные капли. После Сталинграда Кузнецов оказался моим соседом и начальником на Сихотэ-Алиньском перевале. Мы часто встречались как по техническим и организационным вопросам трассы, так и при различных торжественных событиях. На праздновании 7 ноября 1943 года Арсений Петрович Кузнецов был у меня в гостях, а затем уехал на свою базу на перевале. Больше я его живым не видел. После его смерти изыскания Перевальной группы возглавил инженер Ильинский, а с 5 марта 1944 года назначили меня начальником Перевального участка. Главным геологом перевала был Владимир Петрович Павлов».

Мой коллега А.А.Побожий в выпущенной им книге «Дорогами тайги» приписал честь решения перевальной проблемы, и в частности Удоминской петли в значительной мере своим усилиям. То же высказывалось им и в отношении вопроса о так называемых прижимах по реке Хунгари. Что касается Удоминской петли, то А.А.Побожий был в числе работников, сопровождающих Ф.А.Гвоздевского на перевале, но участия в решении технических вопросов не принимал, так как они были решены на основании подобных документов партии Кузнецова с участием Ф.А.Гвоздевского, В.И.Цвелодуба, П.К.Татаринцева, М.И.Хомчика и В.П.Павлова.

То же самое было и с прижимами по реке Хунгари. Трасса была перенесена по прямому приказанию Ф.А.Гвоздевского отбить трассу с использованием отвала. На все возражения А.А.Побожего он отвечал: «Пусть плохо, пропустим укладку, а потом будешь академию разводить». Так трасса на отвале и осталась, хотя при отсыпке его основание подготовлено не было.

А теперь о вариантах и приоритете. «В феврале Ф.А.Гвоздевский поручил мне,— пишет Реймерс,—и партии Кузнецова, которую возглавлял Лавров, проработать два варианта перехода через перевал открытой трассой. Вариант Кузнецова пересекал хребет в седле, где сейчас разъезд Кузнецовский, глубокой выемкой порядка 30 метров. По этому варианту получились очень большие объемы работ. После рассмотрения вариантов Комиссия Желдорпроекта приняла «вариант Реймерса» с расположением разъезда в седле без выемки, а вариант, разработанный партией Кузнецова, отклонила...»

А как же было на самом деле? Обратимся к свидетельствам ветеранов стройки. Вот что написал Никита Григорьевич Лавров, соратник А.П.Кузнецова, о тех далеких днях Сихотэ-Алиньской эпопеи:

—Во весь голос говорю о том, что В. И. Реймерс о варианте Кузнецова пишет совсем не то, что было на самом деле. Я работал в пятой комплексной партии старшим инженером, а после смерти А.П.Кузнецова с 16 ноября 1943 года по 26 февраля 1944 года исполнял обязанности начальника партии.

Нашей партии был поручен самый главный участок Сихотэ-Алиньской проблемы—пересечение хребта в седловине 1939 года. Именно здесь предполагалось проектом 1939—1940 годов пересечь хребет Сихотэ-Алинь перевальным тоннелем 1890 метров

и боковым тоннелем 310 метров. Начальник нашей Сихотэ-Алиньской экспедиции П.К.Татаринцев именно Кузнецову поручил возглавить изыскание открытой трассы на этом участке как одному из авторов тоннельного проекта.

В течение июня—октября 1944 года наша партия проделала большую работу по изысканию открытой трассы в направлении через седло 1939 года с развитием линии на склонах долин Верхней Удоми и Соллу. Только наша партия выполнила 126 погонных метров полевых работ, шурфования и бурения—126 погонных метров, инженерно-геологической съемки — 68 кв.километров, съемки планов в горизонталях 8,4 кв.километра, нивелирных и теодолитных работ магистрального хода—86,5 километра. Было разработано свыше сорока вариантов пересечения хребта. Материалы по пяти лучшим вариантам были рассмотрены комиссией при начальнике строительства генерале Ф.А.Гвоздевском из работников Сихотэ-Алиньской экспедиции, Желдорпроекта и управления строительства 500. Именно это совещание отклонило варианты, предложенные партиями Реймерса и Мирголовского, а за основу были приняты два варианта нашей партии: открытие трассы с выемкой на седле глубиной 20—25 метров и без перевальной выемки.

Затем выбранные варианты были утверждены Гвоздевским и поручены нашей партии для производства окончательных изысканий. Во второй стадии полевых работ с 24 октября 1943 года по 5 января 1944 года были произведены окончательные изыскания с укладкой трассы в натуре в двух вариантах.

За этот период был выполнен объем работ: укладка натурной трассы в объеме окончательных изысканий—56,7 километров, разбивка и съемка поперечников—324 (22 шт.) километров, шурфование и бурение—400 погонных метров, предварительные изыскания и дополнительные варианты—37,8 километров. Мы работали в зимний период при морозах, достигавших 35—40 градусов, больших сугробах, на сильно пересеченной местности.

В процессе натурной отбивки вариантов пересечения хребта без выемки на седле выяснилась возможность за счет применения бортового 395-метрового тоннеля на западном спуске избежать применения радиуса 175 метров и значительно сократить земляные работы. Эту идею подсказал Арсений Петрович, и над ней он работал в последние дни и 15 ноября 1943 года.

В этот день мы работали над тоннелем. Кузнецов ходил на Удоми, его мучили окончательные расчеты по «Удоминской петле», вернулся в два часа дня усталый, но веселый. Сказал, что произвел окончательные расчеты по петле.

Когда он собрался на базу, сказал: «Знаешь, Никита, через три дня я расскажу тебе о новом варианте пересечения трассы, он будет более экономичным, более удобным в эксплуатации и, главное, без тоннеля, чего требует от нас война!»

Арсений Петрович пошел вверх по тропинке, утопанной в глубоком снегу, к перевалу. А когда я вернулся на базу, Кузнецов был мертв. Так я и не узнал о его новом варианте. Но зато его вариант пересечения без перевальной выемки с бортовым тоннелем был рассмотрен и одобрен расширенной комиссией строительства и экспедиции 5 января 1944 года.

Гвоздевский поручил нашей партии окончательно доработать и представить этот вариант для утверждения. С 4 января по 21 февраля 1943 года он подвергся детализации и улучшениям, выявившимся в процессе индивидуального проектирования крупных объектов, уточнения геологии и составления проекта организаций работ.

За это время были выполнены следующие объемы работ: укладка окончательной

трассы—94,3 километра; разбивка и нивелировка поперечников—1120/168 штук/км; шурфование и бурение—690,9 погонных метров.

22 февраля весь полевой материал по варианту Кузнецова был представлен на утверждение генералу Гвоздевскому. После этого наша партия получила новое назначение. Она вошла в группу Ильинского по изысканию железнодорожной линии Селихин—Мыс Лазарева—Николаевск-на-Амуре.

А на перевале была создана перевальная группа, которую и возглавил В.И.Реймерс. Поэтому он и представил этот вариант 9—10 марта 1944 года на расширенном совещании при уполномоченном НКВД Френкеле из руководящих работников ГУЛЖДС, Желдорпроекта и Строительства N 500.

Лишь после всестороннего изучения наш Кузнецовский вариант был утвержден к строительству.

Реймерс работал над нашим окончательным вариантом на четвертом этапе, когда полным ходом шли строительные работы. Проектировался боковой тоннель и проводились отдельные изыскания.

Конечно, труд изыскательской перевальной группы Реймерса был большим. Но назвать его «ходом Реймерса» было бы несправедливо: именно наша партия— первооткрыватель этой трассы. Мы нашли ее среди изгибов хребта Сихотэ-Алинь.

«Ход Кузнецова» — так назвал генерал Гвоздевский этот вариант 5 января 1944 года. Тогда же он предложил будущий разъезд Сихотэ, спроектированный Арсением Петровичем, назвать в его честь «Кузнецовским»

С уважением Никита Лавров».

Бывший начальник комплексной партии Сихотэ-Алиньской экспедиции В.В.Слободской свидетельствует:

«На Ваше письмо сообщаю, что решающий вклад в изыскание открытой трассы через хребет Сихотэ-Алинь внесли комплексные партии Реймерса и Мирголовского. Никого из начальников партии, работающей на линии Комсомольск—Совгавань, для решения проблем по перевалу и Удоминской петле не отрывали, о чем свидетельствует Побожий. Побожий занимался своими сложными проблемами, которых было избыточно на берегах реки Хунгари.

Берусь утверждать, что мои коллеги—начальники партий западного и восточного плеча, кроме Ю.П.Чернышева, присутствовавшего на расширенном заседании по выбору варианта пересечения хребта Сихотэ-Алинь 9—10 марта 1944 года, претендовать на свой вклад в решение перевальной проблемы, серьезно не погрешив против истины, не могут.

В.И.Реймерс, действительно, внес большой вклад в изыскание и строительство открытой трассы на перевале как начальник комплексной перевальной группы с апреля 1944 по 1946 год. Но первооткрывателем трассы через перевал бесспорно является Арсений Петрович Кузнецов. Именно его партия сделала главное дело— трасса была найдена, комплексно изучена и сдана в строительство».

ШТУРМ СИХОТЭ-АЛИНЯ

2 октября 1943 года началось наступление на горную область Сихотэ-Алиня. Строительством N 500 руководили Ф.А.Гвоздевский, Б.И.Цвелодуб, М.Ф.Потемкин, П.К.Татаринцев, В.Е.Перегудов, Б.П.Грабовский. Коллектив, двигавшийся со стороны Комсомольска, возглавили: начальник Нижне-Амурского лагеря, комиссар безопасности третьего ранга И.Г.Петренко, главный инженер А.П.Замахаев, заместитель начальника В.И.Кучера. Со стороны бухты Ванино строителей повели начальник Восточного лагеря полковник М.Ф.Филимонов и главный инженер Н.А.Мирзоев. Строительными отделениями руководили: В.Н.Черников, С.Ф.Котаторов, М.Е.Иоффе, В.Ф.Леонов, Мухин, Грачев, Добровольский, Зайцев, Мельник, Шуб и другие.

Большую роль в строительстве новой магистрали сыграл начальник Нижне-Амурского лагеря Иван Григорьевич Петренко, который был душой всего строительного коллектива. Он всегда был в гуще строительных работ. Иван Григорьевич родился в 1904 году на станции Снапская в семье железнодорожника. После окончания железнодорожного училища работал помощником, а затем машинистом паровоза. Заочно закончил техникум Министерства путей сообщения, работал начальником отделения. В 1934 году закончил Всесоюзную железнодорожную академию. Затем работал на строительстве Северо-Западной железной дороги.

С 1939 года И.Г.Петренко на строительстве БАМа. С 1939 по 1943 год возглавлял коллективы по строительству железнодорожной линии Известковая—Ургал. Строительство этой линии было успешно завершено, и к 7 ноября 1941 года по ней открылось рабочее движение. Но в 1943 году в связи с войной и сжатыми сроками строительства железнодорожной линии Комсомольск—Совгавань рельсы для нее со стороны Комсомольска пришлось снимать с линии Ургал—Известковая, которая временно прекратила свое существование, на затем была быстро восстановлена.

В октябре 1943 года И.Г.Петренко был назначен начальником Нижне-Амурского лагеря. Под его руководством лагерь превратился в мощный строительный коллектив: он имел 15 отделений, 7 заводов, швейную и кондитерскую фабрики, 5 хлебозаводов, 7 совхозов, 5 фруктово-ягодных садов. Во время войны на заводах лагеря было налажено производство минометов, автоматов, снарядов и боеприпасов.

В 1947 году генерал И.Г.Петренко возглавил Главное управление лагерей железнодорожного строительства НКВД СССР. А в 1948 году возглавил строительный лагерь в Магадане. Я слышал очень много отзывов о генерал-майоре государственной безопасности И.Г.Петренко, и у меня сложилось о нем впечатление как о человеке неуемной энергии, талантливом инженере и блестящем организаторе, энергичном, подчас резком, всего себя отдававшем делу. Иван Григорьевич Петренко скончался 3 августа 1951 года.

Неожиданная смерть А.П.Кузнецова продлила изыскания на четыре месяца. 5 января 1944 года на базе Кузнецова состоялось второе техническое совещание по рассмотрению протрассированных в натуре вариантов открытой трассы и тоннельного варианта пересечения хребта по материалам предварительных изысканий 1943 года. Совещание заслушало сообщения и.о. начальника партии N 5

И.Г.Лаврова, начальников партий NN 6,7,8 Реймерса, Мирголовского, Писарева, начальника изысканий перевального участка В.А.Ильинского, главного геолога В.П.Павлова и пришла к выводу: тоннельные варианты, разработанные партией Реймерса, не дали сокращения объемов работ и не имеют преимуществ перед вариантом трассы по основному направлению. Из всех рассмотренных вариантов перехода хребта Сихотэ-Алинь был принят к строительству вариант, предложенный А.П.Кузнецовым: через седло 1939 года без выемки на седле с бортовым тоннелем длиной 395 метров с вписыванием петли вверх по долине Верхней Удоми. Решено назвать этот вариант пересечения «ходом Кузнецова». По предложению Гвоздевского, участники совещания посетили могилу Арсения Петровича Кузнецова. Было решено назвать новую станцию, ручей и перевал именем А.П.Кузнецова.

Начальник Нижне-Амурского строительства генерал И.Г.Петренко, начальник политотдела В.И.Кучера.



Для оценки правильности принятого решения по перевальному участку Сихотэ-Алиньской экспедиции Желдорпроекта и рассмотрении всех вариантов, предложенных отдельными работниками проектно-изыскательских экспедиций Строительства N 500 и ГУЛЖДС НКВД СССР, была назначена специальная комиссия в составе Н.И.Маккавеева—начальника Приморской экспедиции (председатель комиссии); членов комиссии: Л.Г.Чечулина—главного инженера Далиненской экспедиции, А.А.Фарафонтьева—главного инженера Приморской экспедиции, А.П.Захребеткова— начальника экспедиции Желдорпроекта, Г.Н.Шелепугина— начальника Вольской экспедиции.

Комиссия с 23 февраля по 4 марта 1944 года тщательно изучила всю переписку, протоколы технических совещаний, технические материалы Сихотэ-Алиньской экспедиции. Кроме того, члены комиссии подробно обследовали район с борта самолета и вариант трассы в натуре на месте работ полевых партий. В результате комиссия составила заключение и акт по выбору окончательной трассы пересечения хребта Сихотэ-Алинь железнодорожной веткой Комсомольск—Советская Гавань. Результаты работы комиссии были доложены на расширенном техническом совете

ГУЛЖДС и Строительства N 500, с привлечением известных изыскателей железных дорог страны 9—10 марта 1944 года на Кузнецовском перевале. Совещание установило: из всех рассмотренных вариантов пересечения Сихотэ-Алиньского хребта признать наиболее целесообразным вариант долговременного обхода с тройной тягой через седло 1939 года со спуском вверх по реке Верхняя Удоми и с бортовым тоннелем, разработанным комплексной партией А.П.Кузнецова. Этим окончательно был выбран и утвержден «ход Кузнецова».

Скоростное строительство было возможно лишь при строго продуманном плане, где рассчитан и взвешен каждый час. Именно такую организацию труда предложил генерал Гвоздецкий.

Строителям предстояло переместить гигантское количество земли, преодолеть твердые и скальные породы, построить сотни искусственных сооружений. Жесткий график согласовывал все звенья сложного процесса.

Еще в августе-сентябре 1944 года в горы двинулись отряды строителей-заклученных, которые прорубали трассы и автодороги, строили городки-базы, сооружали временные переправы. Одновременно с ними в тайгу забрасывались строительные механизмы, техника, материал, оборудование, продовольствие. Доставка ресурсов для восточного лагеря производилась пароходами из Владивостока в бухту Ванино, в том числе и экскаваторы «Керинг», паровозы, подвижной состав, автомашины и оборудование. До постройки морского пирса-1 выгрузка в Ванинском порту производилась при помощи кунгасов и катеров, переброской грузов через Амур занимался речной флот, а зимой строились ледовые железнодорожные переправы. Завозить грузы, и особенно тяжеловесные по горной местности, через бурные реки было очень сложно; зимой это делали автомашинами или гужевым транспортом по проложенному вдоль трассы зимнику. На автомашинах перебрасывались экскаваторы, мосто-фермы, мощные локомобили и электростанции.

В 1943 году строительство обслуживали 350 автомашин, в 1944—903, в 1945—518, в 1946—503. Было перевезено 8128 тысяч тонн грузов. Широко применялись взрывные работы. Был организован массовый взрыв на выброс скального грунта с весом заряда 277 тонн. Механизированным способом были выполнены работы объемом 7140 тысяч кубометров скальных пород. В пиковый период на строительстве работали 37 экскаваторов. Рекордные показатели выработки показали полукубовые экскаваторы «Керинг» — до 1700 кубометров в сутки на перевальном участке. Механизаторы, руководимые инженерами Яковлевым, Юдовским, Железняком и Рябовым, очень эффективно использовали механизмы.

Широко применялся и ручной труд. Землекопами было выполнено 58% всех земляных работ. На строительстве железной дороги только в 1944 году трудились 129 тысяч человек, в том числе заключенных— 67682, вольнонаемных—9052, по постановлению ГКО—5126, директивных—3980, спецпереселенцев—1671, спецконтингента—12821, немцев-1015, ВСО—5087.

В 1945—1947 годах в строительстве дороги участвовали и 48739 японских военнопленных. На трассе ежедневно работали землекопы с тачками: в 1944 году— 89 тысяч, в 1945—67 тысяч, в 1946 году—29 тысяч человек.

Рельсовые пути укладывались с двух сторон—от станции Пивань на Амуре на восток и от порта Ванино на запад. Рельсы, поступившие морем в порт Ванино из Канады, тут же развозились по линии. Но их не хватало. Пришлось прибегнуть к уже испытанному способу: стали разбирать железнодорожный путь на участке Комсомольск—Горин—Дуки. Так было уложено 215 километров пути от

Комсомольска.

На 1 января 1944 года укладка главного пути на восток дошла до разъезда Гайтер (39 километров) с востока до станции Монгохто. На 1 января 1945 года с запада было уложено 187 километров, а от поселка Ванино—100 километров пути. Укладка производилась вручную двумя укладочными городками, идущими навстречу друг другу, с темпом укладки одного городка в отдельные дни до 2,5 километра.

Яркая страница стройки—работы на скальных косогорах горных рек Хунгари и Тумнин по преодолению Саякитского перевала. По старому проекту трасса четырежды пересекала реку Тумнин. Стараясь избежать постройки мостов, изыскатели предпочли провести путь «на полках», вырубленных в скальных прижимах.

К концу 1944 года, когда заканчивалась укладка пути с западного и восточного направлений линии, эта часть трассы (38 километров) осталась нетронутой. Лучшие строители из коллективов И.Г.Петренко и Д.В.Успенского обязывались за три зимних месяца пробить дорогу на этом труднейшем участке. При лютых морозах, доходивших до 50 градусов, задание было выполнено на месяц раньше срока.

Двадцать дней подряд над тайгой гремели взрывы с зарядами от 10 до 50 тонн аммонита. Скальные обломки обрушивались в Тумнин, заставляя реку менять русло. Бурильщиков и взрывников опускали с отвесного косогора на канатах. На высоте 30—40 метров они начинали скалу взрывчаткой. Таким образом выгызалась «полка» в знаменитых на строительстве сопках с ироническими названиями «Пронеси, Господи!», «Клеопатра» и «Ай-яй-яй!».

Громадный труд вложен в сооружение порта Ванино. Под руководством инженера Л.П.Ивенко в бухте Ванино методами подводного бетонирования были построены огромные пирсы. На отсыпку площадок пошло полмиллиона кубометров камня. На месте диких скал, нависших над водой, вырос порт с многочисленными службами, большим морским вокзалом и городком из аккуратных домиков.

Поблизости от бухты Ванино трасса упиралась в огромную сопку, требовалось рыть тоннель или большую выемку. Изыскатели и проектировщики выбрали второй, более выгодный вариант. В сопке прорубили 73 двенадцатиметровых колодца, заложили в них заряд аммонита общим весом 277 тонн. Сила взрыва потрясла землю, раскроила сопку и подняла в воздух до 50 тысяч кубических метров скальной породы.

Одновременно с земляным полотном строились дороги, мосты через реки, прокладывались трубы и лотки через малые водотоки. Всего на линии было построено 528 сооружений, в том числе 8 больших мостов, 31 средний и 483 различных малых сооружений.

Подготовительный период на перевале по строительству железнодорожной трассы начался в сентябре 1943 года с заброски вьючным транспортом продовольствия и материалов. Шла прокладка упрощенного зимника, частично по льду реки Хунгари и ее притока Удоми.

Открытие в январе 1944 года движения по зимнику позволило использовать оставшийся зимний период для заброски строительных отрядов, материалов и оборудования для работ на перевале весной 1944 года.

Одновременно в течение зимы отсыпалась автодорога, пригодная к эксплуатации круглый год. По ней в марте 1944 года двинулись колонны автомашин и тракторов. Они везли оборудование, механизмы, строительные материалы и продовольствие.

Шли многочисленные отряды строителей. На техническом совещании в марте 1944 года начальник строительства Гвоздевский отметил: «В настоящее время на строительстве почти ничего нет: материалов, оборудования, а то, что есть, не укомплектовано и требует капитального ремонта. Нет технических кадров...».

На этом совещании досталось и начальнику Нижне-Амурского лагеря: «...Начальник Нижне-Амурского строительства Петренко недостаточно осуществлял контроль за организацией подготовительных работ на перевале. В связи с чем сроки сооружения зимника, автодороги затянулись. Из-за нехватки продовольствия в подразделениях 4-го и 5-го отделений строительства наблюдаются сильное истощение, большая смертность личного состава от голода, холода и болезней ...»

Совещание пришло к выводу, который кардинальным образом изменил ход подготовки строительства на перевале. Для большей оперативности руководства и обеспечения работ к назначенному сроку была создана третья строительная организация—перевальный трест из четырех отделений и тоннельного участка в границах от 187 до 304 километра.

Для уточнения отдельных объектов трассы в составе треста была создана проектно-изыскательская группа, которую возглавили В.И.Реймерс и В.П.Павлов.

Новый строительный трест возглавили начальник Д.В.Успенский, главный инженер Н.К.Григорьев, зам.начальника и одновременно главный инженер Сихотэ-Алиньской экспедиции М.И.Хомчик.

Трест и отделения получили задание: построить дорогу через перевал к 20 июля 1945 года. Одновременно генерал Гвоздевский предупредил начальников строительных коллективов, что никакие объективные и субъективные причины в случае срыва сроков учитываться не будут, отвечать придется по законам военного времени.

Строители сумели за месяц в основном закончить организационно-подготовительные работы. Была пробита и построена постоянная автодорога, по которой широким потоком пошли колонны автомашин и гужевого транспорта со строительными материалами, оборудованием и другим грузом. Пешим ходом по ней передвигались к перевалу строительные отряды—десятки тысяч заключенных.

Одновременно с дорогами строились жилые бараки, бани, прачечные, медпункты, клубы, пекарни, столовые. Материальные и продовольственные склады, вспомогательные гражданские сооружения размещались недалеко от городков, в непосредственной близости к автодорогам.

Жилые, культурно-бытовые, производственно-служебные здания строились из дерева. На перевале действовали два лесозавода и лесопилка. Лесоразработки проводились по речкам Косграмбо и Соллу. Недостаток жилой площади в первый период работ временно восполнялся палатками. Было построено 18 стройгородков, в каждом по 600—800 человек. Все они имели специальное производственное назначение по роду выполняемых работ. Каждый стройгородок являлся отдельным прорабским участком. В каждом были сооружены утепленные гаражи, мастерские для текущего ремонта техники, заправочные пункты, бараки для людей. Для руководящего аппарата на перегоне Косграмбо—Сихотэ в районе 191-го километра вырос город с двухэтажными домами, со всеми культурно-бытовыми, коммунальными и вспомогательными постройками. Здесь функционировали больница и поликлиника, средняя и музыкальная школы, клуб, библиотека, театр. Были построены стадион, спортзал, тир.

Уже к концу мая 1944 года строительство рабочих городков и производственных сооружений в основном было закончено. Для выполнения работ на перевале

необходимо было ежедневно 8200 рабочих, 7 тысяч для строительства трассы и 1200 для сооружения тоннеля, в том числе 30 экскаваторщиков, 800 шоферов и ремонтников, 300 плотников, 5000 землекопов, 70 взрывников, 200 бетонщиков, 300 обслуживающих механизмы, 1500 чернорабочих.

Фактически на перевале в марте-мае 1944 года ежедневно работали 7 тысяч человек, июне-октябре—10 тысяч человек, в ноябре-декабре—13 тысяч человек, январе-марте 1945 года—18 тысяч человек, апреле-июле—22 тысячи человек, августе-сентябре—10 тысяч человек, с октября по декабрь—4 тысячи человек. Рабочие были организованы в стройотряды численностью от 400 до 500 человек каждый. Всего на перевале работало от 18 до 25 стройотрядов.

Трасса давалась непросто. Огромные косогорные выемки глубиной до 30 метров по оси и более 80 метров у бровки нагорного склона чередовались с огромными насыпями аналогичной высоты. Объем отдельных массивов достигал 167 тысяч кубометров. К примеру, от 196-го до 210-го километра строители из 18 выемок вывезли 1378 кубометров скального грунта, соорудили 21 насыпь объемом 872 тысячи кубометров. Этот участок представлял собой большой комплекс искусственных сооружений: были построены железобетонный мост, две бетонные и две деревянные трубы, два деревянных лотка, девять фильтрующих насыпей.

Наиболее сложным сооружением на перевале был тоннель. В первую очередь надо было построить компрессорную, насосную, электростанции, бетонные заводы, механическую мастерскую, доставить и смонтировать тяжеловесное оборудование. Сооружение тоннеля было вызвано исключительно топографическими условиями при вписывании железнодорожной трассы в один из западных отрогов Сихотэ-Алинского хребта. По своему расположению он был не вершинным, а бортовым. Над рабочим и техническим проектами тоннеля работали Н.Я.Вайнштейн и начальник искусственных сооружений Сихотэ-Алинской экспедиции Н.Ф.Мовчан. Проектная длина тоннеля—400 метров, вместе с порталами 423 метра. По календарному графику на строительство тоннеля было отведено 17 месяцев.

С 1 июня 1944 года начали проходку штолен. Нижнюю направляющую прошли за 110 дней при средней скорости 1,8 метра в сутки. Верхнюю пробивали с отставанием на 25 метров от нижней—2,1 метра в сутки. Работы были закончены к 20 сентября 1944 года. Бетонировать свод начали 17 августа и закончили 25 декабря 1944 года. Стены бетонировали с 11 ноября 1944 года по 1 марта 1945 года, укладывали и балластировали пути с 15 по 27 марта. 28 марта 1945 года по тоннелю прошел первый паровоз. В апреле-мае были сооружены дом тоннельного мастера и здание под военно-стрелковую охрану. Строительство тоннеля возглавили начальник Антоновский, главный инженер Рацбаум, главный технолог Боголепов, главный маркшейдер Марченко. Постоянный авторский надзор осуществлял бригадир—автор проекта тоннеля Вайнштейн. Большой вклад в строительство тоннеля внес Аксельрод—старший инженер управления строительства N 500.

Беспокоясь, удастся ли в срок пустить поезда через перевал, Ф.А.Гвоздевский потребовал, чтобы вместо Удоминской петли был запроектирован тупик, где можно было бы менять голову поезда и продолжать спуск. Это исключало строительство двух выемок на правом и левом склонах долины реки Верхняя Удоми.

«Тупик построим временно,—говорил Гвоздевский на техническом совещании 24 октября 1943 года,—потом построим петлю».

Арсений Петрович Кузнецов предложил тогда техническому совету сдвинуть петлю с левого склона на правый, более пологий. Объем работ несколько увеличивался за счет бортовой выемки, но сокращался почти вдвое на левом, крутом склоне за счет

ликвидации почти километровой тупиковой выемки. Гвоздецкий вначале несколько хмуро выслушал его доводы. Не любил все-таки Федор Алексеевич менять свои решения, но со свойственным ему инженерным чутьем, ухватив ценность предложения, согласился.

После смерти А.П.Кузнецова окончательно проблему Удоминской петли решила комплексная партия В.С.Мирголова, которая в середине апреля 1944 года сдала свой участок строителям. Руководство первого отделения, принявшее трассу партии N 7, дало отличную оценку произведенным изысканиям. Полностью работы на Удоминской петле были закончены к 1 января 1945 года.

В архиве Министерства путей сообщения я обнаружил объяснительную записку на 21 листе «О строительстве Амурской паромной переправы», написанную Арсением Петровичем Кузнецовым 8 июля 1943 года. Записка адресована Л.П.Берия, Ф.А.Гвоздевскому, П.К.Татаринцеву. Начинается она со следующих слов: «На основании личных наблюдений 1939—1940 годов за водным режимом Амура и «железнодорожной разведки», проведенной 6—7 июня 1943 года я хочу высказать ряд соображений...». Далее автор предлагает: отказаться от американских паромов, построить два паромы на Комсомольском судостроительном заводе, освоить тип паромы самоходный дизель-электрический с вертикальным вагоно-подъемником в носу, при высоте подъема или опускания платформ пять метров. Он предлагал построить высоководный и низководные причалы, в зимний период использовать ледовую железнодорожную переправу через Амур. В данной объяснительной записке были приложены расчеты и чертежи низководного и высоководного причалов, ледовой железнодорожной переправы через Амур.

Доводы А.П.Кузнецова были приняты во внимание и было предложено приступить к изысканиям и проектированию паромов, причалов и других устройств. Под руководством инженера Л.И.Столяровского комплексные партии Сихотэ-Алиньской экспедиции, возглавляемые Д.В.Добжевичем, Н.Д.Гуркиным, И.М.Секретом, И.Л.Ноздриным с августа по декабрь 1944 года произвели изыскание и проектирование береговых устройств переправы, Судоходного канала, железнодорожных подъездных путей и обеспечили строительство рабочими чертежами.

Одновременно с изыскательскими работами ОЛП-5 Нижне-Амурского лагеря в октябре 1944 года приступили к строительству подъездных железнодорожных путей, отсыпке насыпи железнодорожных станций— Пивань пристань, Комсомольская пристань и Мылки.

С 1 декабря 1944 года по 10 апреля 1945 года сооружались низководные и высоководные причалы и подходы к ним. Ежедневно на строительстве паромной переправы работали более 6 тысяч строителей.

Технический проект паромов N 723 разработан в период с 10 июля по 14 октября 1944 года в Центральном конструкторском бюро N 51 в г. Горьком под руководством инженера-конструктора В.М.Керичева. Проект вагоно-подъемника разработан Всесоюзным научно-исследовательским институтом подъемно-транспортного машиностроения под руководством инженера И.П.Крутикова.

Строительство этих двух судоходных дизель-электрических паромов было поручено судостроительному заводу Комсомольска-на-Амуре со сроком сдачи первого к 1 августа, второго—к 24 августа 1945 года.

7 августа 1944 года директор завода Я.С.Сатановский издал специальный приказ о строительстве паромов, а 5 ноября состоялась их закладка. 31 июля 1945 года в

эксплуатацию был сдан первый паром, а 30 сентября— второй. Амурская паромная переправа вступила в эксплуатацию 1 августа 1945 года. И на протяжении тридцати лет обеспечивала переправу железнодорожных составов с грузами через реку Амур.



У прижимов.

ОТКРЫТИЕ СКВОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ



На митинге выступает Ф.А.Гвоздевский

Основные земляные работы, искусственные сооружения и укладка рельсового пути от Комсомольска до Ванино были выполнены за 22 месяца напряженного человеческого труда. Коллектив И.Г.Петренко довел укладку рельсов до восточной границы участка (станция Косграмбо) на 82 дня раньше срока, установленного графиком. Строительные колонны М.Ф.Филимонова, двигаясь от бухты Ванино на запад, проложили рельсовый путь до своей границы (станция Като) на месяц раньше срока.

Но еще несколько месяцев передовые отряды Д.В.Успенского вели штурм Сихотэ-Алиньского хребта. В конце марта 1945 года строительные колонны NN 11, 12, 13 покорили глубокое ущелье через реку Соллу. Они возвели самую высокую на строительстве насыпь, что позволило положить рельсовый путь от Тихого океана до станции «Кузнецовский». 6 апреля на станцию прибыл первый паровоз ОВ 303, управляемый машинистом С.И.Морозовым, помощником И.С.Потеминым и кочегаром П.Ф.Федоровым. Они доставили на перевал четыре платформы с канадскими рельсами, прибывшими в бухту Ванино на американских пароходах.

15 июля 1945 года на станции «Кузнецовский» в горловине выемки «Пик» произошла

смычка рельсового пути западного и восточного участков. Генерал Ф.А.Гвоздевский забил последний «золотой» костыль. А через час к каменному вокзалу прибыл первый пассажирский поезд с берегов Амура, украшенный цветами и зеленью.

Эстафетный поезд со знатными людьми стройки восторженно встретили тысячи строителей магистрали. Выйдя из вагонов, гости увидели на склоне сопки выложенный из камней огромный силуэт Сталина, а на противоположном откосе выемки выложенные из камня слова: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью».

Затем люди подошли к могиле А.П.Кузнецова, поклонились его праху. Здесь же, у могилы состоялся многочисленный митинг покорителей перевала.

Федор Алексеевич Гвоздевский сказал: «Отсюда с большой высоты видна выщаяся лента дороги—великолепный труд нашего большого коллектива. Согласитесь, что гордые слова на скале справедливы! Поистине советские люди рождены, чтоб сказку сделать былью!»

Затем эстафетный поезд двинулся к берегам океана.

20 июля 1945 года открылось сквозное движение поездов Комсомольск—Совгавань.

ПАМЯТНИК НА ПЕРЕВАЛЕ

Владимир Семенович Швец, ветеран-железнодорожник, сидел на кухне и пил чай. Он и не предполагал, что одно обстоятельство вдруг заставит его вспомнить прошлое. В жизни ему встречалось всякое, за плечами—немалый опыт, но чтобы так все представилось, будто было это только вчера—такого еще не было!

В его памяти явственно всплыли годы работы на станции Высокогорной, где с 1955 по 1969 год он работал на разных должностях, а в последнее время —заместителем начальника дистанции пути. А дистанция эта—от станции Удоми до самого Тумнина! Расстояние между ними немалое, да еще такая сложная трасса железнодорожного полотна, проложенного по горным районам Дальнего Востока.

Владимир Семенович заканчивал чаепитие, когда вошла жена и положила на стол сверток со свежими пирожками—она только что вернулась из магазина. Владимир Семенович развернул газету «Дальневосточный Комсомольск» за 14 апреля 1992 года и увидел заголовок «Перевал Кузнецова». Он всматривался в опубликованную фотографию и думал: «Неужто это тот самый Кузнецов, родственников которого мы все искали столько лет?» Сомнений не было, Арсений Кузнецов! Именно его именем назван перевал! Владимир Семенович вспомнил 1967 год, когда выпускники десятого класса школы N 88 вместе со своим учителем-историком писали во все концы страны, разыскивая родственников А.П.Кузнецова.

В мыслях он опять побывал на Высокогорной, вспомнил учителя Севастьяна Ефимовича Сауку, его вместе с учениками поисковую работу. И удивлялся: как это нам не удалось тогда найти никого из родственников Арсения Петровича Кузнецова? Ему вспомнилось, как весной 1967 года с участием десятиклассников было осуществлено перезахоронение останков А.П.Кузнецова на откосе, рядом с вокзалом станции Кузнецовский, в торжественной обстановке, в присутствии школьников и специально приехавших рабочих и служащих с соседних станций.

Заливку бетонной стелы, отливку плит, поребриков—все сделали школьники, потом они ежегодно подбеливали памятник, следили за его состоянием, пока не выросли и не разъехались по стране. Потом это выполняли следующие поколения школьников, помогали и взрослые работники станции. «Звезду на памятник,—вспоминает Владимир Семенович,—приспособили с паровоза; цепи, которыми обнесли могилу, привезли из порта». Прочитав в газетной статье о том, что недавно над памятником на перевале надругались, разбили доску с фамилией, Владимир Семенович решил, что памятник необходимо реставрировать. Он через редакцию разыскал меня, и мы встретились.

Мы долго беседовали об Арсении Петровиче, о том, что его помнят люди, живущие в станционных поселках. Я подарил Владимиру Семеновичу фотографию А.П.Кузнецова и рассказал о том, что во время войны семейные фотографии были утрачены, сохранились буквально единицы. Мне об этом рассказывала дочь Арсения Петровича, живущая в Москве.

Владимир Семенович созвонился с начальником Комсомольского отделения дороги Иваном Зиновьевичем Леоновым и встретился с ним.

Иван Зиновьевич внимательно выслушал ветерана-железнодорожника, и тут же они договорились, что и как сделать для восстановления памятника на перевале.

И.З.Леонов прекрасно знал эти места, не одну сотню километров исходил в этом районе, сам работал на станции Высокогорная. Он посоветовал, какими силами можно восстановить памятник. Наша инициативная группа состояла из трех человек: Владимир Федорович Зуев—краевед, директор музея отделения дороги, действительный член Русского географического общества, Сергей Васильевич Николин— известный скульптор Комсомольского-на-Амуре художественно-творческого комбината, один из авторов-создателей городского мемориала погибшим комсомольчанам в годы Великой Отечественной войны и я, Фефилов Павел Лукич—ответственный секретарь Союза художников города, краевед, действительный член Русского географического общества. Все мы были объединены одним желанием—восстановить памятник А.П.Кузнецову. Отправляясь в дорогу, мы еще не знали, что будем предлагать новый вариант и новую конструкцию памятника. Мы выехали в 7 часов утра 22 мая 1992 года и прибыли на Кузнецовский около 15 часов. Нас сопровождала прекрасная солнечная погода, бушевала весна. Мы ехали вдоль реки Гур с бывшим поэтичным названием Хунгари, вдоль ее притока Уктура и везде наблюдали разливы, вызванные таянием снегов в горном районе; цвел багульник, и среди серых камней, на фоне сопок он был особенно красив. В самом деле, что может быть лучше весны! И при этом Владимир Федорович утверждал, что, по его мнению, эта дорога тоже самая красивая.

Сложная дорога. Красивая и крайне сложная. Настоящая трасса мужества! Железнодорожный путь проложен по узкой террасе у самого среза сопки. Смотришь вниз—обрыв, кажется, и земли-то нет на краю обрыва.

Сложные эти прижимы остались со времени строительства, их никто не убирал, только кое-где усилены бетонные укрепления от осыпей и камнепадов, которые и сегодня очень мешают эксплуатации дороги.

И.З.Леонов нам рассказывал: «Бестоннельный вариант строительства дороги, конечно, был оправдан в годы войны. Надо было в короткие сроки пробиться к океану. И это было сделано.

Но, если бы были тоннели, сегодня эксплуатационникам было бы легче. Трасса одна из сложнейших в стране, водить поезда по ней не просто... Возросла интенсивность движения, тяжеловесность составов, и на повестке дня стоят вопросы безопасности движения. Когда строили— рассчитывали на шесть пар поездов в сутки, а теперь водим по двадцать шесть! Самим нам тоннели не построить, так как с экономикой в России неладно».

Прибыв на станцию Кузнецовский, мы встретились с бывшим начальником станции Василием Алексеевичем Маркиным, безвременно ушедшим из жизни летом 1994 года. Он с 1962 года жил на Кузнецовском перевале и ранее следил за памятником и могилой А.П.Кузнецова.

...Скульптор С.В.Николин делает обмеры памятника, уже изрядно обветшавшего, ему помогает В.В.Мельников, живущий на перевале с 1969 года. Я фотографирую памятник, а затем присутствующих при обмерах. Сделав обстоятельные записи, Сергей Васильевич резюмирует: размеры существующего памятника очень логичны, удачно выбран масштаб, несомненно, чувствуется рука профессионального архитектора. Может быть, кто-нибудь помнит фамилию автора памятника?

Вместе с Василием Алексеевичем Маркиным мы поднимаемся на соседнюю сопку, он показывает нам место, где первоначально был похоронен Арсений Петрович. Сейчас тут сохранилось небольшое углубление от могилы. Неподдалеку стояли палатки изыскателей. А сегодняшний поселок—под нами, как на ладони. Присутствовавший при вскрытии могилы в 1967 году Василий Алексеевич

рассказывает: «Школьники открыли гроб, он был сделан из горбыля, труп лежит целый, взяли рукой шинель, она рассыпалась...Собрали останки и перенесли на видное место, на откос, к самой станции...»

Примерно в десяти шагах от могилы А.П.Кузнецова стоят оградка и простой металлический памятник, вверху два изогнутых приваренных прутка, которые держат звезду. По рассказу Василия Алексеевича, тут похоронен Джамиль Джамилевич Изет, старейший путевой мастер этих мест, погибший при исполнении служебных обязанностей.

Мои спутники поднимаются на вершину сопки, я же остаюсь у подножия. Достав из рюкзака этюдник, делаю набросок горной гряды перевала, высоких вершин Сихотэ-Алиня. С его вершин все еще сходят белоснежные оползни, а у подножия ярко цветет багульник... Горы торжественны и величавы.

К вечеру мы садимся на дрезину с рабочими-путейцами и едем два перегона на станцию Высокогорная. В пути завязался разговор. Один из спутников, местный ороch, жаль, не узнали его фамилию, спросил: «Вы смотрите и обмеряете только один кузнецовский памятник? Надо смотреть и другие. Вдоль дороги много могил в тайге. Я в тайгу хожу часто и вижу захоронения. Надо поставить памятник всем, кто строил дорогу».

—Прекрасная мысль,—говорит мне Сергей Васильевич Николин.

И эта идея не пропала даром: к 50-летию открытия сквозного движения к Тихому океану такой памятник всем строителям магистрали будет установлен.

Наш разговор поддерживает ороch и говорит, что, по его мнению, лучше бы вели дорогу по ключу от нынешней станции Косграмбо. Тогда дорога была бы короче, ровнее, более пологой, удобной в эксплуатации. Но это, наверное, на первый взгляд: такие специалисты, как А.П.Кузнецов, изучали этот вопрос детально, взвешивали множество вариантов.

Владимир Федорович Зуев, изучавший документы при подготовке книги об истории дороги, говорит: «А.П.Кузнецов изучил 30 вариантов проводки трассы, и все они обсуждались в конкурсном порядке. Лучшим был вариант Арсения Петровича. Кстати, вариант «проводки по ключу», о котором говорит наш спутник, тоже был изучен. А.П.Кузнецов дожил до окончательного утверждения трассы».

Сейчас найден документ, согласно которому А.П.Кузнецову было предложено возглавить весь участок строительства от Тихого океана до Сихотэ-Алиня, но он отказался. Из-за состояния здоровья и остался здесь. Остался навечно... Можно представить, каким большим авторитетом пользовался этот скромный специалист, сколько еще он мог бы сделать!

А что касается памятника всем строителям трассы, то сами строители и проектировщики думали о нем: в 1944—1945 годах они провели конкурс, были отобраны лучшие проектные предложения, но памятник так и не был установлен. Эти проекты можно увидеть в книге В.А.Лamina «Ключи к двум океанам» (Хабаровское книжное издательство, 1981, с. 194—195).

Дрезина несется на восток, чуть притормаживая под гору. В.Ф.Зуев провел рукой по шее и обнаружил клеща. Это последствия прогулки на сопку.

—Сейчас клещ очень опасен,—подсказывает ороch,—У нас тут недавно такая букашка вон какого мужика свалила! Мы внимательно осмотрели себя, чтобы избежать неприятностей.

—А я вам еще расскажу вот о чем,—говорит собеседник.—На станции Косграмбо у старого ветерана по прозвищу Пан (он поляк по национальности, его фамилия Кринцкевич) есть японский крест с иероглифами. Где он его нашел—не знаю... Сюда недавно приезжали японцы, смотрели могилы тех, кто умер здесь в послевоенные годы, когда они работали в качестве военнопленных. Так вот, японцы приезжали к «Пану» и смотрели крест... А мне почему-то думалось о другом. Теперь японцы интересуются могилами, крестами. Но почему же они не заключают с нами мирный договор? Они рассчитывают на наше беспамятство? Хотят, чтобы им отдали Курилы? Я против такого беспамятства. Я за разумный учет интересов прежде всего дальневосточников. И думаю, что времени для заключения мирного договора было предостаточно. Мой дед, Иван Александрович Фефилов, участник обороны Порт-Артура, едва вернулся с русско-японской войны, ничего не заработав, кроме болезней.

Мне вспоминаются материалы доклада Владимира Клавдиевича Арсеньева Далькрайкому ВКП (б) в 1928 году, когда он предупреждал о необходимости укрепления наших границ в связи с захватом Маньчжурии и угрозами японской военщины. Именно В.К.Арсеньев, прошедший с экспедицией районы Сихотэ-Алиня, многим помог изыскателям дороги к океану. Достаточно открыть книгу В.А.Ламина «Ключи к двум океанам» и прочитать, какую задачу ставила перед собой японская военщина. Японский военный министр Араки откровенно заявил: «Японии необходимо военным путем овладеть Приморьем, Забайкальем и Сибирью». Эта угроза подкреплялась усилением военной мощи Квантунской армии, дислоцированной в Маньчжурии.

Поселок Высокогорный предстал перед нами маленьким благоустроенным городком. Мы встретились с директором школы №88 Тамарой Григорьевной. Нас интересовало, куда исчезли документы из ранее существовавшего школьного музея, материалы, собранные учащимися и бывшим историком этой школы. Мы просим Тамару Григорьевну узнать о судьбе документов, переписки, организованной школьным учителем Саукой. Она обещает узнать об этом.

Глава администрации станции Высокогорная Иван Яковлевич Глоба советует посмотреть материалы в газете «Дальневосточная магистраль» к 75-летию железной дороги. Иван Яковлевич показывает на сопку над поселком и говорит, что на ней было зимовье Кузнецова. Изыскателям с самолета сбрасывали патроны, лопаты, инструмент, имущество. На этой сопке можно сделать памятное место.

Немало историй и легенд рассказывают и сейчас о гибели Арсения Петровича. В своей книге «Хожжение от Байкала до Амура» (М.: Молодая гвардия, 1976, с. 170—177) А.И.Алексеев пишет: «Я слышал несколько таких историй-легенд, когда в 1950—1955 годах неоднократно переезжал через перевал. Нет, Арсения Петровича не задрали медведи и не убили лихие люди, не умер он в тайге от голода и холода. Арсений Кузнецов умер как герой, на боевом посту, который доверила ему Родина!»

Очень хорошо написал о Кузнецове в письме к А.И.Алексееву его учитель и начальник Петр Константинович Татаринцев: «Арсений Петрович Кузнецов, не отличаясь хорошим здоровьем, работал без отдыха и отпусков, рано сгорел на работе, оставив у нас всех, изыскателей, добрую и светлую память о себе».

—На Высокогорной работали 7 тысяч японских военнопленных, они строили деревянные дома, депо, клуб. Первоначально построили деревянное депо, оно сгорело, снова строили,—говорит Иван Яковлевич Глоба. Он советует встретиться с бывшей учительницей младших классов школы № 88 Лидией Павловной Угловой.

Лидия Павловна рассказывает: «У нас здесь на строительстве дороги работала

Вульф Мария Ивановна. Работала поваром. Она хорошо знала Арсения Петровича, при ней он умер. При перезахоронении был оркестр, школьники принесли цветы, все были—и ученики, и учителя. К месту захоронения ехали с детьми в вагоне, который нам выделили железнодорожники. Пионеры и школьники сажали цветы ко Дню Победы.

Хорошо помню молодого историка школы—Сауку Севастьяна Ефимовича (правильно его фамилия Савка), он живет в г. Черновцы, у меня есть его адрес. Он уехал на Украину летом 1969 года, школьный музей закрыли в 1970 году. Дело в том, что в поселок приехали семьи строителей (ПМК), увеличилось количество детей, нужны были дополнительные классы. Это было при директоре школы Курилове Петре Владимировиче. Куда девались документы школьного музея—не знаю. Но С.Е.Саука вел большую переписку с организациями, которые проектировали дорогу. Обо всем этом надо спрашивать у школьных работников».

В самом деле, все эти материалы теперь, когда пишется история отделения дороги, были бы очень кстати. Они представляют не только школьный, но и общественный интерес. А что если материалы музея лежат у кого-либо из школьных работников в столе, в сейфе? Необходим поиск—это нужно не мертвым, это нужно живым.

В разговор включается Петр Ефимович Углов, муж Лидии Павловны, известный машинист, ветеран железнодорожной станции, глава династии железнодорожников: его сыновья выбрали специальность отца.

—Как водили составы через перевал? Толкали одновременно тремя паровозами. Когда мы приехали сюда в 1949 году, то жили в вагонах, перегораживали их простынями, потом в общежитии спали на двухъярусных койках!

Сетует ветеран на жизнь нынешнюю, говорит, освоили небольшой огородик, построили сарайчик, держим корову, а теперь поселковая администрация решила на месте сараев и огородов строить дом. И дома нужны, и огороды тоже! Но ведь нам-то уже не под силу заводить новое хозяйство. Надо бы и о стариках подумать...

Лидия Павловна находит нам адреса учителя С.Е.Сауки, директора школы П.В.Курилова, вспоминает, что музей после С.Е.Сауки возглавила Екатерина Ивановна Усовская, но ее адреса она не знает. В.Ф.Зуев просит Угловых написать свои воспоминания для будущей книги, а я фотографирую их на память. Затем мы беседуем с ветеранами станции, Зверевым Павлом Алексеевичем, председателем секции ветеранов, бывшим председателем поселкового Совета. Он живет здесь с 1969 года. Уточняем с ним детали поиска материалов о А.П.Кузнецове.

Ангелина Геннадьевна Чепалова, ветеран труда, работала дежурной по станции, рассказывает: «Моя дочь училась у Сауки, любила историю. С ней учились Наташа и Гриша Нестерчук, оба теперь работают в Комсомольском отделении, они тоже этот период должны хорошо помнить... Фотографий Кузнецова не видела—их не было.

Помню Вульф Марию Ивановну, она долго жила очень замкнуто. Вот как она рассказывала: «Вечером Арсений Петрович пришел с маршрута усталый, вялый, но еще шутил... Спросил: чем будете нас подкармливать? Ответила: «Украинским борщом.» Он попросил: «Немного отдохну в палатке. Пожалуйста, принесите кружку горячего чая». Через 5—10 минут она внесла кружку ароматного чая и обратилась к Арсению Петровичу. Кузнецов не ответил, а как-то странно скорчившись лежал на боку. Она закричала, позвала людей. Арсений Петрович умер. Это был замечательный, отзывчивый и добрый человек».

Ангелина Геннадьевна рассказала, как она с мужем ехала по железной дороге, когда еще не было сквозного движения. На этой станции она живет с 1947 года.

В поселковой библиотеке, куда мы зашли посмотреть подборки по истории этих мест, Владимир Федорович Зуев получил целую папку материалов для будущей книги. Я интересовался статьями о А.П.Кузнецове, затем подарил свой очерк, опубликованный в газете «Дальневосточный Комсомольск».

Мы возвращаемся в Комсомольск. Размышляем о том, что память о Кузнецове жива. Сами рабочие в дрезине подсказали: нужен памятный знак на месте встречи поисковых партий, которые шли от океана к Комсомольску-на-Амуре, нужно, чтобы потомки знали, видели, берегли это место.

—А что если использовать для этого тот маленький вокзал, что стоит на «Кузнецовском», ведь именно здесь был забит «золотой» костыль начальником строительства Ф.А.Гвоздевским. Начальник отделения дороги распорядился подремонтировать старый вокзал на перевале. Но пока это дело будущего.

Интересно, что конструкция и краткое описание памятника, получившего лучшую оценку в годы войны, были заложены в технический проект дороги, утвержденный в 1946 году, т.е. сами строители железной дороги предполагали возвести его на Кузнецовском перевале. Специально была расчищена площадка под памятник, построено здание вокзала на перевале. Рядом с ним должна стоять стела, устремляющаяся ввысь на 41 метр.

Мы со скульптором Сергеем Васильевичем Николиным разговаривали о том, что нужен знак, особый символ, нужен образ памятника, чтобы он отвечал идее встречи на перевале двух отрядов строителей магистрали. По чертежам видно, что и здание вокзала, и 41-метровая стела, и место захоронения А.П.Кузнецова входят в общий ансамбль этого памятного места, но, к сожалению, эта идея не была реализована строителями дороги.

Между тем, С.В.Николин выполнил макет памятника А.П.Кузнецову. Его обсуждали у начальника Комсомольского отделения дороги И.З.Леонова и решили, что бетонные конструкции будет выполнять локомотивное депо, лепку, отливку, чеканку барельефа—известный скульптор Комсомольска-на-Амуре, автор мемориала погибшим комсомольчанам в годы Великой Отечественной войны Надежда Семеновна Ивлева. Изготовление мемориальной доски для памятника и другие работы будут поручены скульптору С.В.Николину.

Имя Надежды Семеновны Ивлевой широко известно на Дальнем Востоке и за его пределами. Она автор памятников, в том числе почитаемого комсомольчанами городского мемориала, она в содружестве с С.В.Николиным восстанавливала в меди памятник А.С.Пушкину в Хабаровске, недавно закончила памятник совгаванцам, погибшим в годы войны. Известный писатель Петр Проскурин сказал: «Таких памятников нигде в мире нет, а я проехал многие страны. Такого скульптора, как Надежда Семеновна Ивлева, горожане должны носить на руках!..»

Нам повезло, что голову А.П.Кузнецова вылепила Надежда Семеновна: это наш Кузнецов! «Дайте все, что вы знаете об Арсении Петровиче,—она всматривается в немногочисленные уцелевшие фотографии.—Я хочу знать, видеть, мне надо точно!..» Специально для скульптора мы разыскивали в книгах хоть какие-то сведения о Кузнецове.

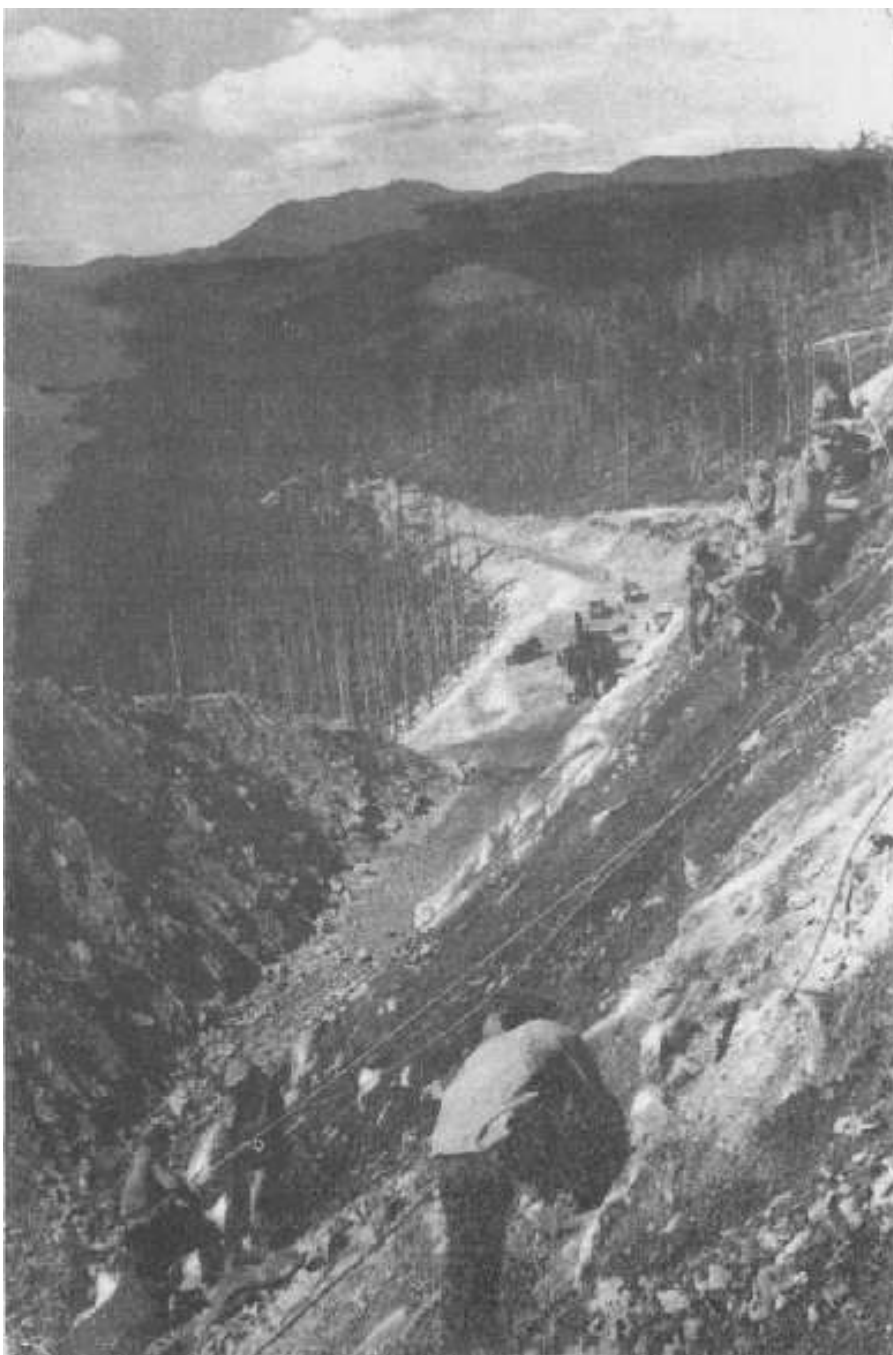
Мы втроем не раз бывали в локомотивном депо, где в зимнее время выполнялись детали памятника. Начальник депо Дмитрий Васильевич Воронков—сын знаменитого машиниста-тяжеловесника 40-х—60-х годов, ветерана дороги со станции Ин. Памятник почти готов, мы советуемся, как его сохранить, уберечь до будущего лета, до установки на перевале.

—Не беспокойтесь, все будет в порядке,—заверяет нас Дмитрий Васильевич.

Встретились мы и с бригадиром Виктором Васильевичем Поляковым. Его бригада производила заливку плиты памятника. Теперь мы убеждены, что все будет сделано вовремя и хорошо.

В августе 1992 года мой очерк «Перевал Кузнецова» опубликовала газета Ванинского района «Восход», затем в номере за 6 августа появилась статья А.Волконидова «Памятник надо восстановить». Эта же газета 3 ноября опубликовала статью того же автора «Создадим фонд Кузнецова». Анатолий Михайлович Волконидов, военнослужащий из поселка Монгохто написал мне несколько писем о содействии в восстановлении памятника. Спасибо Вам, дорогой Анатолий Михайлович, за память о тех, кто отдал жизнь Дальнему Востоку. Не оскудеет, видно, земля русская! Даже в трудные нынешние времена нужно сохранить нашу память. Из рассказанного видно, как разные люди-дальневосточники берегут память, помнят, и этим помогают нам не стать Иванами, не помнящими родства!

И.З.Леонов как-то сказал: «Неплохо было бы поискать и следы Константина Грамова, в честь которого названа Косграмбо». Может быть, кто-нибудь отзовется? Ведь все мы вместе—рабочие на дороге, в депо, ветераны, краеведы, художники, скульпторы—большая созидательная сила.



Строительство железнодорожной линии Комсомольск— Советская Гавань.
1944 год. Сихотэ-Алиньский хребет. Спуск в долину реки Верхняя Удоми.
Зачистка откосов.

ЧЕЛОВЕК, УСТРЕМЛЕННЫЙ В БУДУЩЕЕ

В середине июня 1993 года было решено вывезти детали памятника на перевал. Составили четкий план, определили ответственных исполнителей, установили сроки. Подумали об организации выставки «50 лет начала строительства железнодорожной линии Комсомольск—Советская Гавань» и о прокате кинофильма «Дорога к океану».

Казалось бы, волноваться не о чем. Но волнения в таком деле неизбежны. Хорошо, что открытие памятника перенесли на 1 июля: неделю шли сплошные дожди, было холодно и, кроме того, предполагался приезд семьи Арсения Петровича Кузнецова.

Но расскажем, как шла наша работа. Диспетчер депо Комсомольск 16 июня вечером, без предупреждения вытащил платформу под проливной дождь, когда скульпторы рубили места под установку металлических деталей памятника. Скульпторы Н.С.Ивлева и С.В.Николин пытались доказать, что по мокрому мрамору рубить нельзя—никто этим голосам не внял... А разве нельзя было дать под крышей закончить эти работы, оставить платформу хотя бы на ночь? Но диспетчера это не касалось...

Когда в 8 утра 17 июня мы пришли в депо, оказалось, что главный инженер Ю.А.Смолин дал команду отправить платформу в 10 утра.

—Но позвольте,—говорю я,—ведь еще не погружена металлическая доска?

—Все будет в порядке,—заявляет Смолин,—отправим тепловозом.

Так и сделали. Команду дали верную, платформа пришла на станцию Высокогорная, но доску почему-то сгрузили на станции Кузнецовский... Вроде бы инициатива хороша, но тепловозники ведь не знали, что в доске надо еще сверлить и нарезать отверстия для креплений.

Когда всматривались в план, не задумались, кто и как будет демонтировать старый, обветшавший памятник. Тут не было ни ответственных, ни исполнителей, все пришлось делать двум путейцам и нам со скульптором, при активном участии главы администрации станции Высокогорная Ивана Яковлевича Глобы. Не будь Ивана Яковлевича, не смогли бы мы справиться, поскольку требовалась увязка действий между коллективами, а он оказался главным инженером всей этой работы.

21 июня в 16 часов мы со скульптором С.В.Николиным прибыли на станцию Высокогорная. Нас встретил главный инженер НГЧ-9 Игорь Владимирович Голицын. Подъехали к платформе, детали памятника были хорошо упакованы. Скульптор тут же начал работу (тем более, что день был теплым, солнечным), продолжал то, что ему не позволили в Комсомольские. Между тем, мы с Голицыным поехали в управление НГЧ-9, встретились с его начальником Игорем Семеновичем Московским. Решили вопрос с гостиницей. Затем Московский приезжает к месту, где стоит платформа, и дает распоряжения подчиненным заняться организацией и оказать содействие в работах.

Первоначально нам показалось, что мы приехали некстати. Все заняты своими делами. А ведь каждый из нас отпросился с работы, чтобы участвовать в восстановлении памятника здесь, на Кузнецовском перевале. Кому-то память и памятник нужны, кому-то все это только обуза!

22 июня, утром едем с С.В.Николиным на станцию Кузнецовский. Платформу туда еще не подали. Днем на Кузнецовском встречаем поездом из Комсомольска В.Ф.Зуева, он везет белый цемент, так как тот, который нашли в НГЧ-9, оказался желтым и для мраморной плиты не подходил. К 16 часам возвращаемся к платформе на станцию Высокогорная, где до 21 часа устанавливаем на белый цемент барельеф Кузнецова. Скульптор очень внимательно следил во время установки за поворотом головы, корректировал градусы поворота, ибо от этого зависела смысловая настроенность памятника. К ночи пошел дождь, а нам как раз было надо поливать цемент, в данном случае спасибо дождю. Вечером все вместе собираемся в гостинице, проводим вечер за интересной беседой, говорим о Кузнецове, о времени, о политике, о себе. С нами живет рабочий пути Николай, приехавший сюда со станции Литовко. Он прекрасный рассказчик. Сегодня днем я успел написать на перевале первый этюд маслом.

23 июня. Идет разговор, когда завозить платформу. Ведь памятник, согласно плану, должен быть доставлен 20 июня, но сделано это в срок не было. Начался дождь. Пришлось ломать прежний памятник сначала кувалдами, потом киркой. Активно работали путевые рабочие А.Е.Абрамов и Н.В.Бессараб. Проходивший мимо местный житель В.В.Мельников сказал: «Эй, что вы творите, мужики! Боженька вас накажет!..» и пошел дальше по путям. Дождь усиливался, погода становилась холодной и неприветливой.

Рядом с нами девчата-маляры ремонтируют старый вокзал Кузнецовский, где оборудуются жилые помещения. И с ними вместе работает мастер НГЧ-9 Раиса Дмитриевна Якименко. Кто белит, кто таскает щебенку и посыпает вокруг здания вокзала.

После рабочей смены мужчины наши уезжают в Высокогорную. Я остаюсь ночевать на станции, благо офицер пригласил ночевать в казарму к солдатам. Остался я в надежде, что утром распогодится и я сделаю другие этюды на перевале. Но не тут-то было! Все наоборот, вечером еще больше заволочло!..

Сама станция, ее внутренние помещения—в образцовом порядке, все блещет чистотой, везде гирлянды цветов. Над пультом, крест-накрест пересекая помещение, вьется вьюн. Начальник станции Надежда Сергеевна Кузовкина много сил и энергии отдает наведению порядка и чистоты. Невольно задумываешься: если бы у всех работников было такое отношение к делу, мы бы достигли невиданных успехов... А у Надежды Сергеевны есть чему поучиться. Да и работа ее на виду.

Звоню домой в Комсомольск. Узнаю, что от дочери А.П.Кузнецова из Москвы пришла телеграмма. С помощью работников управления связи мне передают: «Запрос Фадееву пока без ответа просила два билета июль благодарю Вашу заботу Ирина».

Надежда Сергеевна заканчивает свое дежурство. Я сижу со своим этюдником в комнате рядом. На улице проливной дождь. Появляется дежурная по станции Галина, только что сменившая начальника станции. Оказывается, Галина комсомольчанка, человек она общительный, жизнерадостный. Мы беседуем о работе, о жизни на станции Высокогорной. Галина рассказывает, что работала на «Мурстали» крановщицей, а теперь вот уже два года работает дежурной по станции. Работа ей эта очень нравится. Галина говорит, что для станционников самое неприятное время—сезон сбора ягод. Люди жгут костры, чтобы обогреться, когда ждут поезда, и в огонь летит все, что горит. Может быть, сделать какой-то навес от дождя, где-нибудь поодаль от станции, чтобы люди могли уберечься от холодов и дождя? Ведь перевал есть перевал.

24 июня. Утром приехали на дрезине наши мужчины. Начали планировать

территорию, грунт, чистим дорожку. Приехали Иван Яковлевич Глоба, Игорь Владимирович Голицын. Скульптор Сергей Васильевич Николин дает команду, как и что делать. Владимир Федорович Зуев занят организационными вопросами.

Наконец-то подходит платформа. Кран уже здесь. Снимаем главные плиты памятника, кладем на поддоны. Платформу на пути держать нельзя—задерживаем движение. Глава администрации Глоба, словно мастер такелажных работ, командует разгрузкой всех деталей памятника. Сгружаем плиты, столбики, поребрики. И все это под дождем, который льет уже третий день...

Игорь Владимирович с двумя солдатами укладывает плитами дорожку от железнодорожной линии к памятнику. Заметно оживляется работа, хотя погода нам не благоприятствует.

Мне поручено выбивать отверстия в мраморном постаменте памятника для крепления металлической доски у его основания с таким текстом: «Инженер-изыскатель железных дорог России, начальник партии по проектированию трассы железной дороги через Сихотэ-Алинь. Погиб при исполнении служебных обязанностей». Здесь же я нарезал резьбу для болтов крепления.



Скульпторы Н.В.Ивлева и С.В.Николин в своей мастерской за работой над барельефом А.П.Кузнецова.



Один из авторов книги П.Л.Фефилов во время вырубki отверстий для крепления металлической плиты.

Сергей Васильевич Николин командует установкой главной плиты постамента, с помощью путейцев все уклоны уже определены, подливка раствора уже сделана. В этот момент посветлело небо. Кран осторожно поднял беломраморную стелу с барельефом А.П.Кузнецова. Красиво и торжественно! Кузнецов словно смотрит сверху на нас, копошащихся у подножия постамента. Делаю несколько интересных кадров, теперь они тоже история.

Стела точно опускается в свое седло, никакой подрубки не требуется. Николин доволен. Идет подливка белого цемента. Вот уже стоит не безликая стела с паровозной звездой, а беломраморный монумент с алюминиевым барельефом, с надписями в металле! Фотографирую всех, кто участвовал в установке памятника, в кадре нет только фотографа. Здесь солдаты, хабаровчанин Кузнецов Владимир Викторович, однофамилец Арсения Петровича, Шевелев Сергей Михайлович, ушедший в армию из депо Комсомольска-на-Амуре. Здесь Горулько Станислав Иванович, монтер пути, занимавшийся приготовлением раствора, главный инженер управления гражданских сооружений Голицын Игорь Владимирович, скульптор художественно-творческого комбината Николин Сергей Васильевич, Зуев Владимир Федорович и многие другие.

25 июня. Утром приехали на перевал на мотриссе (дрезине). Сергей Васильевич Николин очень доволен, что на старый монолит памятника удачно легла плита-основание нового, ибо это гарантирует качество всей установки. Мне поручены шлифовка стелы и постамента, шпаклевка неровностей.

Весь день ставили поребрики, плитки, готовили раствор, Владимир Федорович Зуев с солдатами занимался нарезкой дерна и укладкой его к памятнику. Не успели

доделать несколько поребриков, рабочий день кончается, мотрисса уже пришла, едем на станцию Высокогорная, откуда в 22 часа—в Комсомольск.

Зуев докладывает по телефону начальнику Комсомольского отделения железной дороги Ивану Зиновьевичу Леонову. Договариваемся с начальником дистанции гражданских сооружений И.Г.Московским, что нам выделят несколько человек. Но, к сожалению, это не сделано.

Случилось так, что группа молодежи в воскресенье 27-го приехала со станции Высокогорная к новому, еще не открытому памятнику и устроила танцы у могилы. Стыдно за молодых...

В понедельник, вторник и среду с участием Глобы был наведен порядок на территории вокзала, разобрана каменная пристройка, отремонтирована площадка у памятника А.П.Кузнецову.

Локомотивщики пригнали автокран, провели благоустройство прилегающей к вокзалу территории. Разобрали каменную пристройку, вагон, который стоял на территории. Под руководством И. Г. Московского хорошо работала бригада локомотивного депо в составе: А.И.Фролова, А.А.Сметанкина, В.А.Трискина, А.Н.Павленко, выполнен большой объем работ. В этот же период путейцы провели благоустройство путевого хозяйства. В нем приняли участие А.Е.Абрамов, В.А.Тюгаев, Н.В.Бессараб, И.В.Панкратов и другие. На площадке у памятника нарезали новый дерн, установили на бетон поребрики. Посыпали щебнем вокруг площадки. Здесь трудились работники Высокогорненской дистанции пути С.М.Загудаев, И.А.Смирнова, Н.Б.Зиминая, В.Г.Шлычков, С.Т.Королева, В.В.Тренин. Всяческое содействие оказывали начальник дистанции пути А.И.Самолук, начальник дистанции связи В.В.Кузюкин, главный инженер депо Н.В.Дмух.

Наступило 1 июля 1993 года—день открытия памятника. Праздник удался на славу—это отмечают многие. Испытываешь чувство удовлетворения, что есть в этом деле и твое участие. Было много речей, говорили о бережном отношении к памяти, звучало множество добрых пожеланий ветеранов, были оркестр, салют. У памятника множество цветов, букеты роз. Тут же встретился местный житель Мельников. Ему новый памятник нравится больше, значит, «боженька не накажет...»

К сожалению, не смогли приехать скульпторы С.В.Николин и Н.С.Ивлева, но их фамилии были названы начальником Дальневосточной железной дороги А.П.Ивановым, который открывал памятник. Снова хочется сказать, что, если бы не участие ветерана железной дороги, работавшего ранее на станции Высокогорная Владимира Семеновича Швеца, если бы не помощь начальника Комсомольского отделения дороги Ивана Зиновьевича Леонова и не энтузиазм многих других людей, мы бы не смогли выполнить свои планы. К инициаторам восстановления памятника я отношу и себя—ведь на поиск семьи Кузнецовых у меня ушло восемь лет, а если бы не мой очерк «На перекрестке судеб» в газете «Дальневосточная магистраль» (24 января, 7 и 14 февраля 1993 г.), где я подробно рассказал о жизни изыскателя и обратил внимание на то, что памятник пришел в негодность, может быть, и не началась бы эта большая работа.

То, что нами было намечено,— сделано. Беломраморный памятник стоит на перевале... На нас внимательно смотрит герой прокладки сложнейшей трассы через Сихотэ-Алинь Арсений Петрович Кузнецов.



Памятник А.П.Кузнецову на Сихотэ-Алиньском перевале.

ТЕЛЕГРАММА

ТЕЛЕГРАММА МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 29 ИЮНЯ 1993 Г №Р 358=

И ДВОСТ ИВАНОВУ НОД КОМСОМОЛЬСК ДВОСТ ЛЕОНОВУ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ МИТИНГА НА СТ. КУЗНЕЦОВСКИЙ

КОЛЛЕГИЯ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ОДОБРЯЕТ И ПОДДЕРЖИВАЕТ ИНИЦИАТИВУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ КОМСОМОЛЬСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ УВЕКОВЕЧИТЬ ПАМЯТЬ ТАЛАНТЛИВОГО РУССКОГО ИНЖЕНЕРА, ПАТРИОТА, ИЗЫСКАТЕЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУЗНЕЦОВА АРСЕНИЯ ПЕТРОВИЧА.

УСТАНОВЛЕНИЕ ПАМЯТНИКА НА ЕГО МОГИЛЕ—ДАНЬ ГЛУБОКОГО ВОСХИЩЕНИЯ ДУХОВНЫМ И ТВОРЧЕСКИМ ПОДВИГОМ НА БЛАГО РОССИИ, НАПОМИНАНИЕ ПОТОМКАМ О БЕСПРИМЕРНОМ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПРОХОДА ЧЕРЕЗ СЛОЖНЕЙШИЙ ПЕРЕВАЛЬНЫЙ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОМСОМОЛЬСК—СОВГАВАНЬ БЕЗ СООРУЖЕНИЯ 3-КИЛОМЕТРОВОГО ДОРОГОСТОЯЩЕГО ТОННЕЛЯ, В НЕИМОВЕРНО ТРУДНЫХ УСЛОВИЯХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, ПРИ ОТСУТСТВИИ ДОСТАТОЧНЫХ СРЕДСТВ, ЛЮДСКИХ СИЛ И МАТЕРИАЛОВ, ДЕФИЦИТЕ ВРЕМЕНИ, ПО БЕЗЛЮДНОЙ ДРЕМУЧЕЙ ТАЙГЕ, ГОРНЫМ ПЕРЕВАЛАМ СИХОТЭ-АЛИНЯ, В ДО ПРЕДЕЛА СЖАТЫЕ СРОКИ БЫЛ ОТКРЫТ ВТОРОЙ ВЫХОД К ТИХОМУ ОКЕАНУ. ЭТОТ ТРУДОВОЙ ПОДВИГ, ОТНЯВШИЙ ЖИЗНЬ У ЗАМЕЧАТЕЛЬНОГО РУССКОГО ИНЖЕНЕРА, НАВЕКИ ОСТАНЕТСЯ В ПАМЯТИ НАРОДА.

МИНИСТР ФАДЕЕВ=



На открытии памятника А.П.Кузнецову 1 июля 1993 года.
Выступает начальник Комсомольского отделения дороги И.З.Леонов.

ПРИЕЗД ДОЧЕРИ И ВНУКА

В одном из писем прошлых лет Ирина Арсеньевна Кузнецова писала мне, что очень хочет, но сомневается, удастся ли ей побывать в тех местах, где работал и умер ее отец. В самом деле, дорога не близкая, стоимость авиабилетов непосильна для нынешних пенсионеров, да и для большинства жителей нашей страны. Ирина Арсеньевна не смогла приехать к дню открытия памятника, хотя администрация отделения железной дороги проявила о ней большую заботу и гарантировала оплату проезда. Железнодорожники понимали, насколько уважаемо и любимо имя Кузнецова. Несколько лет взрослые вместе со школьниками искали его родственников и на тебе—нашли дочь, да еще ожидается ее приезд к открытию памятника. И мы все убедились, что открытие памятника—это событие для большинства людей на станции Высокогорная. Многие очень жалели, что на церемонии открытия памятника не состоялась встреча с дочерью А.П.Кузнецова. Может быть, и сама Ирина Арсеньевна не сразу смогла оценить участливость и заинтересованность живущих в далекой глубинке людей, которые искренне ожидали ее приезда.

Но все-таки поездка дочери А.П.Кузнецова на Дальний Восток состоялась.

• 10 сентября 1993 года мы с Владимиром Федоровичем Зуевым встречали Ирину Арсеньевну и ее сына Дмитрия в Комсомольском-на-Амуре аэропорту.

После короткого отдыха наши гости посмотрели экспонаты музея отделения дороги, познакомились с документами, имеющими прямое отношение к жизни и работе Арсения Петровича. Во дворце железнодорожников был показан документальный фильм «Путь к океану».

Знакомство с Комсомольском-на-Амуре было кратковременным, гости побывали на мемориале воинам, погибшим в годы Великой Отечественной войны, осмотрели памятник первостроителям города на берегу Амура, сфотографировались у памятных мест, прошлись по набережной, побывали у камня, установленного на месте высадки 10 мая 1932 года первого отряда строителей (от этой даты началось летосчисление города), побывали в мастерской скульпторов И.С.Ивлевой и С.В.Николина, выполнявших памятник их отцу и деду.

Состоялась встреча гостей с ветеранами железной дороги. Встреча была теплой и душевной, воспоминания помогли восстановить утраченные памятью сведения об Арсении Петровиче. Теперь этот человек и его дела становились зримыми, еще более значительными.

Иван Зиновьевич Леонов сказал: «На Дальнем Востоке Ваш отец знаменит. О нем знают люди».

Ирина Арсеньевна благодарит за внимание к ее семье, за заботу и за память об отце. «Мы считаем Вас близкими людьми»,—говорит она, подробно рассказывая о себе, о своей жизни, о том, что длительное время семья ничего не знала об отце и впервые они узнали о нем из газет.

Владимир Семенович Швец рассказывал: «Когда ученики обратились ко мне, я должен был помочь материалами, определили территорию. Цепи для памятника везли из порта Ванино. Я договорился с леспромхозом, попросил трелевочный

трактор. Надо было выгрузить трактор на перевале и доставить туда памятник. Незадолго до этого мне жена говорит: «Что там памятник на сопке, его и не видно. Надо бы перезахоронить ближе к станции.» Звоню бывшему начальнику отделения дороги А.И.Писарскому, с учителем истории С.Е.Саукой согласовываем порядок перезахоронения останков»

Павел Александрович Станкевич вспоминал об Я.Ф.Арайсе— начальнике строительного управления тех лет, о том, как трудились люди на строительстве дороги. Я.Ф.Арайс когда-то был начальником уголовного розыска в Ленинграде, а затем репрессирован по делу С.М.Кирова. «Перед такими людьми надо снимать шапки всем! Я не преувеличиваю»,— сказал П.А.Станкевич. Впоследствии Я.Ф.Арайс руководил строительством железной дороги на Сахалине.

Наталья Владимировна Нестерчук говорила о том, что она училась в школе на станции Высокогорная, была красным следопытом, участницей событий.

Не успел и приехать гости, как снова в дорогу... Наш вагон уже прицеплен к пассажирскому поезду, и мы вместе с гостями отправляемся на перевал. В поездке участвовали Ирина Арсеньевна и Дмитрий Любомудровы, художник Ли Гирсу, заведующий музеем отделения железной дороги Владимир Федорович Зуев, от профсоюзного комитета дороги Наталья Владимировна Нестерчук и автор этих строк.

Нас ознакомили со станцией Высокогорная, ее обустройством.

Торжественная встреча гостей состоялась в школе N 88; школьный зал заполнен людьми, пришедшими на встречу с дочерью и внуком А.П.Кузнецова. На встрече присутствовали заместитель главы администрации Ванинского района Александр Петрович Углов, который, будучи комсоргом школы, участвовал в перезахоронении, и глава администрации поселка Иван Яковлевич Глоба; более 700 учеников и 50 учителей.

Директор школы Тамара Григорьевна Иевлева горячо приветствовала гостей, от имени учеников и учителей вручила памятный подарок. Затем со стихами и приветствиями выступили старшеклассники. Ирина Арсеньевна и Дмитрий поблагодарили за теплые слова, за память, за уход за могилой отца и деда. Ирина Арсеньевна рассказала о том, каким она запомнила своего отца в дни его приездов домой: «Мы его постоянно встречали и провожали в дальние поездки и экспедиции».

Дмитрий Любомудров сказал, что он родился через 18 лет после смерти деда. Но каждый из нас хочет знать свои корни. К сожалению, война помешала сохранить семейные архивы. Он поблагодарил нас, краеведов и меня лично за то, что отыскиали их семью в Москве.

Встреча заканчивается фотографированием у стен школы. Мы вместе с гостями и хозяевами поселка отправляемся на перевал к могиле А.П.Кузнецова. По дороге Дмитрий снимает видеокамерой, потом эти кадры войдут в видеофильм «Памяти Кузнецова», который дважды был показан в Комсомольске-на-Амуре и в Хабаровске в мае 1994 года.

10 часов утра. Мы показываем место первоначального захоронения на склоне сопки. Затем останавливаемся у памятника. Ирине Арсеньевне и Дмитрию беломраморный памятник очень понравился. На могиле дочь зажигает свечи. Для нее состоялось несбыточное: она поклонилась могиле своего отца. Какие чувства владеют ее душой? Дочь и внук берут землю с могилы, чтобы увезти в Москву.

Мы фотографируемся на память. Дмитрий продолжает снимать свой фильм, а

художник-живописец Ли Гирсу делает необходимые ему наброски. По впечатлениям поездки на перевал им создана картина, посвященная памяти А.П.Кузнецова.

13 часов. Подходит пассажирский поезд, следующий на Комсомольск-на-Амуре, мы прощаемся с перевалом, прощаемся с местными жителями. И снова в путь. В поезде Ирина Арсеньевна опять рассказывает об отце, отвечает на наши вопросы.

Вечером того же дня мы прибыли в Комсомольск и долго не хотелось расходиться, мы делились воспоминаниями, обменивались адресами. Впечатления незабываемы.

Ирина Арсеньевна благодарила работников железной дороги, которые так внимательно и тепло организовали ее приезд на Кузнецовский перевал.

Оставался единственный вечер в Комсомольске, а завтра прямой авиарейс на Москву. Мы еще успели о многом поговорить, вспомнить подробности, связанные с памятью об Арсении Петровиче. Я подробно рассказал свои впечатления о встрече с Ольгой Владимировной в Москве, о том, что она мне рассказывала о семье.

Я провожал Ирину Арсеньевну и Дмитрия в аэропорт. И вот мы прощаемся—до новых встреч!



Вера Владимировна—
жена А.П.Кузнецова.



Дмитрий Владимирович и Ирина Ар-
сеньевна Любомудровы в Комсомольске-
на-Амуре. Сентябрь 1993 г.

Мне думалось, что мы все вместе вернули человеку имя, больше людей узнает о судьбе Арсения Петровича Кузнецова. Мы помогли близким людям посетить могилу отца и деда.

Вернувшись в Москву, Ирина Арсеньевна написала нам: «Я собрала с силами (и мама) и записала короткие мамины воспоминания».

ВСПОМИНАЕТ ВЕРА ВЛАДИМИРОВНА

Арсений Петрович родился в городе Талдоме Дмитровского района Московской области в семье крестьянина, который, кроме обработки земли, занимался сельскими промыслами. Арсений Петрович там закончил школу и поехал в Москву, поступил в МИИТ и закончил весь курс. Во время учебы жил в общежитии. Я познакомилась с Арсением Петровичем на вечеринке в женском общежитии. Это было зимой 1928 года. Мы стали встречаться, он часто бывал в нашем доме, где я жила с мамой Людмилой Ивановной. 7 января 1929 года мы поженились. Арсений Петрович переехал жить к нам. В это время он писал дипломную работу. Арсений Петрович любил людей, и родственники (две замужние сестры) любили собираться к нам по праздникам. Арсений Петрович играл на гитаре виртуозно: и классику, и романсы. Сам немного пел.

После защиты диплома его направили на изыскания железной дороги Адлер—Сухуми—первый вариант. На изысканиях мы с ним жили вместе в горах, в палатке. Коллектив был небольшой и дружный. С семьей одного из изыскателей дружба сохранилась до сих пор. Как более опытный и практичный, друг Арсения Петровича купил дом около Нового Афона. Не раз там жили летом, уже и после войны мы с Ириной, потом с внуком Митей, потом студент Митя с друзьями. Сейчас, к несчастью, там все сровняли с землей...

1930 год—камеральные работы в Тифлисе. В 1931 году вернулись в Москву, вновь жили с мамой Людмилой Ивановной. В сентябре 1931 года родилась Ирина. Некоторое время Арсений Петрович работал инженером в ЦКК РКИ, но он не любил кабинетную работу. Перешел в Бампроект. Уезжал надолго в командировки в тайгу. В Москве бывал недолго. Мы с Ириной жили в Москве, я работала в Наркоминделе.

Война застала Арсения Петровича в тайге. Он был мобилизован и переведен в Котлас. Проездом 26 июня 1941 года он приехал на два дня в Москву. Я с дочерью, матерью 56 лет и племянником 13 лет вместе с семьями НКВД выехала в августе 1941 года в деревню под Казань. В сентябре все переехали в г.Нальчик к старшей сестре, которая работала в альплагере «Учитель». Там прожили год, а в августе 1942 года эвакуировались с НКВД (я работала в военкомате). Два месяца ехали через Среднюю Азию. Добрались до города Минусинска, где жила в эвакуации средняя сестра—Ольга Владимировна с дочерью.

После Сталинградской битвы Арсений Петрович на два дня заезжал в Минусинск по дороге на БАМ. Я была уже в Куйбышеве, где работала в НКВД. Мама работала в деревне Кривинской под Минусинском директором школы. Туда в конце августа 1943 года и приезжал Арсений Петрович к дочери. Там жила Ирина с бабушкой с мая по ноябрь 1943 года. В ноябре 1943 года Ирина с бабушкой вернулись в Москву. Ольга Владимировна с дочерью тоже были уже в Москве.

Известие о смерти Арсения Петровича получили зимой. Это был большой удар, большое горе. Трудно было поверить трудно смириться. Остались только скудные строчки: «Похоронен на сопке Песчаной». Надежды посетить могилу—никакой. Потом были публикации в «Правде» — «Второй путь к океану». Мы звонили, писали в редакцию «Правды». В это время серьезно заболела Ирина, она до сих пор инвалид первой группы.

И вот 1985 год. Ольга Владимировна буквально на улице знакомится с Павлом Лукичом Фефиловым—это судьба. Мы так благодарны всем вам, людям с такими необыкновенными светлыми душами. Дай вам Бог долгих лет здоровья, всем вашим родным.

Со слов Веры Владимировны записала Ирина. 18 октября 1993 года.

ВСПОМИНАЕТ ИРИНА АРСЕНЬЕВНА

Далее мои скудные воспоминания... Наша бабушка Людмила Ивановна Сергеева в молодости работала с беспризорниками, участвовала в любительских спектаклях, была награждена орденом Ленина. Работала учителем, умерла в июне 1970 года.

Подробностей о том, как в 1943 году приехал, что говорил отец, не помню. Помню только, что ходили в окрестности предгорья Саян, говорили о маме. Папа звал меня в Комсомольск, но это было из области фантазии. Погода была изумительная, конец лета. Трудно поверить, что в таком людском водовороте мы не погибли и не разминулись, а встретились в тихом прекрасном уголке на берегу Енисея. Помню нашу избу, хозяев, подруг; две местные сестры и одна из них в Ленинграде. Сохранилась фотография. Провожали отца до города со школьным кучером, на лошади. А в ноябре мы уезжали совсем, на розвальнях, по глубокому снегу.

Всего Вам доброго и за все спасибо.

Ирина.

ПОЕЗД ПРИШЕЛ НА УКТУР

Там, где быстрая речка Уктур сливает свои чистые воды с прозрачной речкой Хунгари, у подножия высокой скалы, раскинулось стойбище. Издавна здесь живут орочи и нани родов Еленка, Намука, Лунадинка, Хутунка, Дигор, Самар и Наймука.

Летом 1943 года в поселке орочей появились изыскатели партии А.П.Кузнецова.

Председатель охотничьей артели Наймука собрал жителей на собрание в клуб. Выступил начальник партии:

—Советское правительство приняло решение о строительстве железной дороги Комсомольск—бухта Ванино. Вашему хозяйству необходимо выделить пять опытных таежников, чтобы помогли нашей партии пробить трассу к перевалу!

—Да, моя уже не раз по тайге, горным речкам и сопкам ходил. И все обман. Дороги железной так и нет!—возразил старик Наймука.—Зачем и сегодня тайга ходить, когда одна ложь!

—Решение построить дорогу сегодня принял товарищ Сталин. Он поручил лично товарищу Берия построить дорогу в короткий срок и секретно, чтобы японцы не узнали

—Если Сталин сказал, то Берия обязательно дорогу построит!—согласился старик.

—И нам надо помогать изыскателям,—сказал председатель,—пошлем в тайгу наших самых опытных охотников.

—Надо Василия и Сергея Тихтамунку послать, они со многими экспедициями работали,—сказал старик Уланка.

—Ивана Еменку, братьев Того и Федора Самар, Кешку Лепинге послать надо!—сказал охотник Акунка.

—Да и тебя, Акунка, послать в тайгу надо,—сказал Уланка.—Ты вместе с Арсеньевым-капитаном по Хунгари к перевалу ходил! Через высокие горы на Тумнин с ним ходил! Затем с другими экспедициями к морю ходил, много раз.

—Ладно, и я пойду,—согласился Акунка.

А когда над лесом поднялась утренняя заря, председатель Совета сказал:—Больше думать не будем! Надо помогать экспедиции. Пойдем в горы.

—Хорошо, я иду,—сказал старик Акунка.—Дальше за сопками, на перевале, хотя и нет селений, зато речек, богатых рыбой, течет немало. Ныне как раз таймень, хариусы и красноперка идут. Прокормимся. Была бы только мука для лепешек. Ну и табачку, конечно, захватить надо впрок, а то без курева заскучаешь.

—Мука, табак у нас есть,—сказал начальник партии.—И семьям муку выделим.

—Тогда хорошо, идем,—согласился и старик Дигор, который раньше не хотел идти в тайгу.

*

*

*

Свою долю труда в строительство железной дороги Пивань—Совгавань внесли орочи и нанайцы таежного стойбища Уктур. Природные следопыты, они вели изыскателей по диким, нехоженным местам, через тайгу и сопки. А весной, когда горные речки вышли из берегов и изыскательские партии, отрезанные друг от друга большой водой, попали в беду, на помощь им отправились охотники Уктура. Они доставили им продукты, вывезли из опасных районов.

*

*

*

Как-то в село приехал лейтенант госбезопасности Зайцев. Высокий молодой человек с наглыми и злыми глазами. Он без стука отворил дверь. В кабинете председателя шло заседание правления колхоза, обсуждался вопрос о предстоящем зимнем промысле.

Зайцев сел на скамью, закурил трубку. Все молчали, ждали, что скажет грозный начальник.

—У меня к вам два вопроса,—наконец вымолвил Зайцев.—Первый: строительству нужен гужевой транспорт. Ваше хозяйство должно предоставить хозяйству Антонова шесть лошадей с вожатыми и санями.

—Так у нас всего четыре лошади,—возмутился председатель.

—План есть план! Надо шесть лошадей и баста!—заорал лейтенант.

—Ладно, зайдем лошадей в Уське-Орочах. Что еще нужно?

—Нужно, чтобы артель выделила лагерной охране десять охотников.

—Так у нас наступает охотничий сезон, охотников и так много не хватает. Мужчины на фронте, их заменили старики, женщины и подростки.

—Выделить из числа стариков и подростков!

—Я не пойду в охранники, не буду стрелять людей,—сказал старик Наймука.—Заклученные тоже хорошие люди!

—И я не пойду в тайгу, не буду охотиться за заключенными, они тоже люди,—сказал Акунка. Оба старика—бывшие проводники Арсеньева.

—Они бандиты, их надо изловить или убить в тайге!—орал Зайцев.— Я вас, стариков, в тюрьму посажу как японских шпионов!

Люди притихли. Только недовольные старики ушли. На следующее утро в сторону стройки отправились санные повозки с колхозниками. А стариков Наймуку и Акунку увезли на станцию Хунгари. Так никто их больше и не видел.

*

*

*

Однажды, где-то в середине августа 1944 года, в стойбище пришел мастер-взрывник Магомет Тулеев. Он побывал в домах, велел клеить оконные стекла бумажными лентами.

—Сопку взрывать будем,—объяснил он людям.—Много динамита заложили. Сильный будет взрыв.

Через два дня рано утром раздался взрыв. Тайга наполнилась страшным гулом. Эхо далеко повторило его, даже Хунгари-река пошла волнами. Высокая каменная сопка дрогнула, раскололась, рассыпалась на куски. Древние кедры взлетели в воздух, рухнули на соседние сопки. Звери в лесу обезумели, оглушенные взрывом, падали с веток птицы. В таежных речках всплыли мертвые рыбы.

Шаман Дигор бегал по селению и кричал:

—Я предупреждал, что железная дорога только горе и страдание несет людям!

Затем к селу подошли колонны строителей-заключенных. Они тачками, машинами возили грунт на насыпи. Все свободное время укурцы проводили у железнодорожной насыпи, отработывали дополнительные трудовые дни, работая со строителями. Помогали возводить насыпь, укладывали шпалы, перетаскивали рельсы, забивали на стыках костыли, завинчивали гайки. А старик Дигор и его сверстники ловили в Хунгари рыбу для начальства.

—Кому дорогу строим? —спросил Кирилл у председателя сельсовета, ловко работая гаечным ключом. И сам ответил: «Себе, конечно!»

Зима пришла холодная, вьюжная. Долину Хунгари занесло снегом. В некоторых местах сугробы стояли вровень с железнодорожной насыпью, а кое-где и вовсе скрывали ее.

Приехал в Уктур начальник и велел людям выйти на расчистку пути.

—Наверное, снежные заносы помешают прийти поезду?—спросил Наймука у Кости Самара, орудуя лопатой.

Друг ему ответил:

—От начальства я слышал, что еще не везде водокачки построили. Паровозу ведь нужна вода.

Наймука подумал, что Костя шутит.

—Это лось по тайге бежит, ему, верно, пить надо. А паровозу-то вода зачем? Ты, Костя, шутишь!

После этого целую неделю бушевала пурга, а путевские бригады продолжали работу. Рельсы уже протянулись вдоль берега Хунгари, прижимаясь к откосам высоких гор. Через реку Уктур строители возвели временный деревянный мост. И рельсы устремились дальше, к горному хребту Сихотэ-Алинь, могучему, недоступному. Вслед за рельсами к перевалу ушли и отряды строителей. А поезд в Уктур все не приходил.

—Почему тихо стало, почему так долго поезда нет?—спросил однажды Кирилл председателя.

—Скоро придет поезд. Строители выемку у станции Почепта достраивают,—ответил Наймука.

Однажды вечером на улице раздался крик:

—Звери из тайги бегут!

Шаман Дигор ответил:

—Опять беду несет железная дорога. Уходить в тайгу надо.

Но вот в стойбище со склона сопки скатился на лыжах семиклассник Сашка Еменка.

Задыхаясь, он кричал:

—Поезд идет! Скоро в Уктуре будет!

—Разве ты быстрее поезда бежал?—с недоверием спросил Дигор.— Его лось не перегонит, а ты перегнал. Обманываешь!

—Совсем тихо поезд идет,—стал доказывать Сашка.—Мало-мало пойдет—станет. Опять пойдет—и опять станет. Бойтся быстро идти. А дым такой из трубы пускает, что трубки всех нанайцев и орочей этого не сделают. А он один столько дыма выпускает, что неба не видать!

—Я же говорил, что паровоз только беды принесет лесным людям.

—Хватит хныкать, старик!—возмутился председатель и обратился к подростку:—Где встретил его?

—На речке Почепта капканы проверял. А тут вдруг неожиданно по всей тайге свист какой-то пошел. Напугал сильно! Смотрю, по рельсам новой дороги из-за кривуна поезд показался. Ждать, конечно, не стал его и напрямиком через сопку домой прибежал.

—А где поезд?

—А он к нам едет, среди сопки петляет. Поэтому я раньше его в Уктур прибежал.

И вот в чуткой морозной тишине раздался гудок паровоза. Люди от неожиданности вздрогнули. Старики притихли, а молодые выбежали на улицу. Через несколько минут над опушкой леса появился столб черного дыма, застучали по рельсам колеса. А затем из-за леса показался паровоз. Он медленно шел к поселку, где ждала толпа людей. Поезд остановился.

Не сразу к нему подошли нанайцы и орочи. Несколько минут стояли, с удивлением присматривались. А когда председатель приблизился к паровозу и поздоровался с машинистом, стали подходить и они. Каждый считал своим долгом пожать руку человеку, который привел первый поезд. А ребята уже бегали вокруг паровоза и вагонов. Из вагона вышли люди. Один из них подошел к уктурцам. Это был начальник строительного треста, который возводил дорогу от Амура до Перевала,—генерал И.Г.Петренко. Высокий, на голову выше даже самых рослых нанайцев и орочей. Поднявшись на подножку вагона, И.Г.Петренко сказал:

—Друзья мои, вот и пришел в Уктур первый поезд. Отныне он свяжет ваше таежное и глухое стойбище со всей нашей страной. Кому захочется поехать в Комсомольск и Хабаровск, сядет в поезд, в вагон—и через несколько часов будет в нужном городе. А из Хабаровска другие поезда идут на Владивосток и еще дальше—в Москву. Словом, друзья, поезд—это большое счастье! И вам спасибо, кто помогал изыскателям в тайге, кто строил дорогу. А как только пробьем Перевал и соединимся со строителями, которые идут к нам навстречу с Востока, поезда побегут на Совгавань. Хорошая жизнь идет к вам!

—Спасибо! Верно начальник говорит!—хором закричали уктурцы.

—Пускай дальше поезд идет, там его тоже ждут!—крикнул молодой охотник Батум.

—Но поезд дальше идти не может,—сказал машинист. — Сильный мороз, долгая езда не по расписанию, крутые подъемы оставили паровоз без воды. А ближайшая водокачка где-то у Аксанки. Так что требуется ваша помощь. Надо организовать подачу воды из реки.

—До Уктура ехал, а теперь вдруг нельзя?—удивился старик Парамон Деанка.

—Машинист помощи нашей просит, паровоз пить хочет,—серьезно сказал председатель.

—Зачем ему вода? Что он, сохатый или медведь? А сколько воды ему надо?—задал вопросы Дигор.

—Без воды паровоз ехать не сможет. Помогите,—попросил Петренко.

—Если большой начальник просит, надо помочь!—послышались голоса, и уктурцы пошли за ведрами.

—Становитесь, друзья, в две цепочки!—скомандовал Петренко и спустил ведро в прорубь. Зачерпнул воду, передал ведро Наймуке, тот Акунке.

Так и пошло ведро по цепочке из рук в руки. А следом—другие ведра. Вторая цепочка возвращала на реку пустые ведра. И.Г.Петренко черпал в проруби воду. Через два часа на паровоз было подано более тысячи ведер воды.

—Хватит, пожалуй!—крикнул машинист.

—Тогда сажай людей в вагон!—приказал машинисту генерал.—Прокатить надо.

Ребята уже успели забраться в вагон. Потом не спеша вошли пожилые люди и даже старики со старухами. Только шаман Дигор отказался и громко сказал: «Плохой поезд, что людей заставляет воду носить!» Сплюнул на снег и ушел.

А паровоз медленно, затем все быстрее задвигал колесами и, обогнув сопку, набрал скорость. Через час поезд задним ходом вернулся в Уктур. Постоял минут пять, пока пассажиры вышли, и на всех парах помчался по своему маршруту.

—Спасибо!—закричали ему вслед.

Так пришел на Уктур первый поезд.

ВТОРОЙ ВЫХОД К ОКЕАНУ

И.З.ЛЕОНОВ,

начальник Комсомольского отделения Дальневосточной железной дороги

Вопрос о втором, помимо Владивостока, выходе к Тихому океану волновал российскую общественность и амурских железнодорожников еще в начале XIX века, когда строился Транссиб. Но только в связи со строительством крупнейшего на Дальнем Востоке индустриального центра—города Комсомольска-на-Амуре—в 1934 году началось и в 1940 было завершено строительство железнодорожной линии Волочаевка— Комсомольск протяженностью 352 километра. Новая магистраль позволила обеспечить нормальное транспортное обслуживание громадной стройки и приступить к строительству кратчайшего выхода к Тихоокеанскому побережью.

С приемкой линии в эксплуатацию были организованы отделение движения и отделение паровозного хозяйства, которые в 1947 году были объединены в одно отделение—Комсомольское. Центр отделения находился на станции Литовко, а с 1946 года—в Комсомольске-на-Амуре.

Новая железнодорожная магистраль в 1940 году пропускала 6 пар поездов со скоростью 16,8 километра в час. Это вполне обеспечивало грузооборот 178 миллионов тонн. Грузы в основном шли в одном направлении—на Комсомольск-на-Амуре.

Война внесла коренные изменения в работу отделения. Изменилась структура грузооборота. Если до войны основной поток грузов был направлен с запада на восток, то в годы войны—с востока на запад. Шли поезда с самолетами, боеприпасами, техникой и войсками. Переход на работу по графику военного времени потребовал четкой организации, слаженности всех звеньев железнодорожного хозяйства, увеличения скоростей движения поездов, сокращения времени на их обработку. Совершенствовались технологические процессы, внедрялись прогрессивные методы организации движения поездов и использования подвижного состава. Комсомольские железнодорожники держали в хорошем техническом состоянии паровозное и вагонное хозяйство. В мастерских Литовского локомотивного депо ремонтные бригады своими силами производили почти весь средний ремонт паровозов. В военные годы отделение успешно справлялось с планами перевозок. Особенно напряженно работал транспорт отделения в 1945 году. В небывало короткие сроки были осуществлены громадные перевозки войск и техники с западных фронтов на восток, что способствовало быстрому разгрому японцев.

За самоотверженный труд в Великой Отечественной войне медалями и знаками отличия было награждено более трехсот, а орденами свыше тридцати железнодорожников.

В годы войны всего за 22 месяца была построена линия Комсомольск—Советская Гавань протяжением 450 километров. Строители совершили поистине подвиг, в очень короткие сроки завершив строительство в практически безлюдных районах, в трудной гористой местности, через высокий хребет Сихотэ-Алинь

Линия Комсомольск—Советская Гавань, при наличии ранее построенной линии Волочаевка—Комсомольск, открыла второй выход Транссиба к Тихому океану и с сооружением крупнейшего на берегу Татарского пролива порта Ванино коренным

образом улучшила транспортное обслуживание северо-восточных районов страны, сократив расстояние морских перевозок на Магадан, Камчатку и Сахалин на 1000 километров.

В связи с отсутствием мостового перехода через реку Амур у г. Комсомольска перевозки вагонов с запада в направлении Советской Гавани осуществлялись самоходными дизель-электрическими паромными, а в зимнее время по рельсовому пути, укладываемому на льду Амура.

В 1947 году на линии Пивань—Совгавань было организовано новое Мулинское отделение.

После окончания Великой Отечественной войны на дороге широко развернулись работы по усилению материально-технической базы, строительству новых станционных линий, улучшению производственных и жилищно-бытовых условий железнодорожников.

В 1948 году построили новые здания Комсомольского локомотивного и вагонного депо. Менялся паровозный парк, в связи с чем на линии были закрыты паровозные депо на станциях Пивань, Болонь, Хунгари, Тумнин и Литовко.

Наиболее высокими темпами началась реконструкция и внедрение на отделении достижений технического прогресса в 50-е—60-е годы. В октябре-ноябре 1954 года Мулинское отделение было объединено с Комсомольским, и общая эксплуатационная длина пути составила более 800 километров. Много сил пришлось приложить путейцам для увеличения пропускной способности отделения. Полностью был подвергнут реконструкции главный путь, уложены рельсы тяжелого типа Р-50. Строились новые станции, дополнительные пути, удлинялись имевшиеся.

В 1967—1971 годах Комсомольское отделение полностью перешло на тепловозную тягу. В 1975 году локомотивные бригады осваивали новые двухсекционные тепловозы, а в 1982 году—уже трехсекционные ЗТЭ10М.

Характерно, что работники локомотивного хозяйства собственными силами реконструировали деповское хозяйство для обслуживания и ремонта новой техники. Построены новые цехи: подъемочного ремонта—в Комсомольске, технического осмотра—на Высокогорной (в прошлом Мули).

С целью улучшения условий труда и отдыха локомотивных бригад и работников цеха эксплуатации построены не так давно дом отдыха на станции Сельгон, административно-бытовой корпус на 760 мест в Комсомольске, служебное здание на Высокогорной.

Значительные работы по техническому перевооружению отделения были выполнены в 70-х годах. Наша грузонапряженная однопутная линия Волочаевка—Комсомольск—Советская Гавань была оборудована автоматической блокировкой с одновременным удлинением станционных путей и оборудованием станций электрической централизацией.

Для обеспечения круглогодичной связи и устойчивости транспортировки грузов в северо-восточные районы страны в короткие сроки был построен уникальный железнодорожный мост через реку Амур у г. Комсомольска-на-Амуре с крупной сортировочной станцией на подходах, с большим железнодорожным городком. Вступили в строй морская железнодорожная переправа Ванино—Холмск с комплексом гидротехнических и железнодорожных устройств. Здесь также была построена крупная сортировочная станция Токи с железнодорожным поселком.

В эти годы решен ряд социальных задач. Увеличились объемы жилищного

строительства, построены школьные здания на станциях Токи и Комсомольск-сортировочная, три детских сада, два культурно-бытовых центра.

Высокие темпы развития производительных сил Комсомольска, Амурска, Солнечного, Ванино, Советской Гавани и Дальневосточного региона в целом, рост экспортно-импортных перевозок в 1980—1990 годах потребовали от коллектива отделения решения сложных задач по усилению провозной и перерабатывающей способности железнодорожной линии Волочаевка—Комсомольск—Советская Гавань.

Подверглись реконструкции припортовые станции Ванино, Токи, Совгавань-сортировочная. Произведена реконструкция вагонного и локомотивного депо, появились новые просторные цехи. В 1980 году вступила в строй новая пропарочная на станции Дземги.

За истекшие годы построены новые дома связи на станциях Гурское, Высокогорная, Комсомольск-на-Амуре, Ванино, Тумнин, Комсомольск-сортировочная, Литовко, Волочаевка, а также новые АТС. Воздушные линии связи заменены кабельными. Во всем отделении действует поездная радиосвязь. Все станции оборудованы парковой громкоговорящей связью, все маневровые локомотивы—радиосвязью, радиосвязью пользуются и составители поездов.

На сортировочных станциях Комсомольск-сортировочная, Комсомольск-грузовая внедрена автоматическая система управления сортировочной работой.

Задействована автоматизированная система АСОУП, позволяющая установить контроль за продвижением поездов через внутридорожные стыковые пункты, организовать предварительную информацию станций о подходе поездов и вагонов, следить за полновесностью и полносоставностью поездов, выдавать в автоматическом режиме ряд технологических документов, информировать грузополучателей о подходе вагонов под выгрузку.

Заметные сдвиги произошли в решении весьма острых для отделения социальных проблем. Если в пятидесятых годах на отделении вводилось по 3,5 тыс. кв.м. жилья, то только в 1991 году было введено 10142 кв.м. благоустроенной жилой площади, а в 1992—18686 кв.м.

С 1978 года отделение начало строить жилье хозяйственным способом. Это были в основном двухквартирные дома. Сейчас Высокогорненское депо, дистанции связи, пути и гражданских сооружений освоили строительство многоэтажных жилых домов.

Для одиноких и малосемейных работников были построены общежития на станциях Комсомольск-на-Амуре, Высокогорная, Совгавань, Дом молодого железнодорожника в Комсомольске-на-Амуре.

В 1988 году на станции Высокогорная принят в эксплуатацию лечебный корпус на 100 коек, в Совгавани-сортировочной в 1990 году ввели поликлинику на 100 посещений, детский сад на 320 мест в Комсомольске и дом отдыха локомотивных бригад на станции Селихин.

На станции Тумнин введен в эксплуатацию дом отдыха на базе горячего источника минеральной воды, идентичной по своим свойствам воде курорта Кульдур. Ведется реконструкция пионерского лагеря на живописном берегу Амура. Здесь дополнительно сооружаются капитальные здания котельной, столовой и зимних корпусов.

Для дальнейшего наращивания объемов жилищного строительства на отделении начаты работы по сооружению завода крупнопанельного домостроения и

кирпичного производства в районе станции Мылки.

С учетом того, что социальные условия работников отделения во многом ниже среднеторговых и сетевых, на предстоящий период генеральным планом развития отделения намечена увеличенная программа строительства жилья и других объектов соцкультбыта.

Большие изменения произошли в торговле. Начиная с нескольких магазинов кооперативного общества потребителей, отделенческая торговая организация сейчас превратилась в самостоятельную отрасль. На отделении действует Комсомольский и Высокогорненский отделы рабочего снабжения.

Овощами, картофелем, молоком и мясом железнодорожников снабжают в основном подсобные хозяйства Высокогорненской дистанции сигнализации и связи, а также Литовский совхоз, который принят на баланс отделения в 1990 году. В совхозе отремонтирован пункт переработки молока, строится цех по переработке продукции животноводства.

Рынок все больше насыщается разнообразными товарами народного потребления. Реализуется программа производства товаров и оказания платных услуг населению. В перечень товаров входят садовые домики, теплицы, дверные и оконные блоки, садово-огородный инвентарь. На Комсомольской дистанции гражданских сооружений освоено изготовление мебели, которая выполняется также и по индивидуальным заказам. В Комсомольском локомотивном депо налажено производство железобетонных колец.

Изменения, происходящие в стране, поставили перед Комсомольским отделением дороги новые трудные задачи. Изменение структуры грузопотока, резкое падение объема грузоперевозок в связи с конверсией в шести оборонных городах заставляют быстро решать проблемы провозной способности участка Комсомольск—Советская Гавань. В настоящее время резко возрос объем экспортных поставок через порт Ванино. И с предложенным объемом Ванинский порт, построенный для снабжения Сахалина и северных районов Дальнего Востока, уже не справляется.

Отделение дороги обеспечивает провоз таких объемов грузов, но с реконструкцией порта, строительством нового в городе Советская Гавань остро встает вопрос о реконструкции отделения. Мы наметили провести реконструкцию в два этапа. В ближайшие годы—это открытие четырех дополнительных подъездов; реконструкция депо станций Высокогорная, Советская Гавань-город и капитальный ремонт пути участка Советская Гавань-сортировочная—Советская Гавань-город. Второй этап—реконструкция Кузнецовского перевала. Планируется построить тоннель длиной 3000 метров, избавиться от пути на перевал с кривыми малого радиуса. На лимитирующих перегонах нужно будет построить двухпутные вставки, а в будущем, с ростом перевозок, построить второй путь.

Решать такие большие задачи следует в комплексе. В первую очередь, следует превратить опорные станции Литовко, Болонь, Комсомольск- сортировочная, Селихин, Гурское, Высокогорная, Тумнин, Токи в благоустроенные поселки, создать железнодорожникам условия для труда, отдыха, учебы, лечения. Необходимо решить главную проблему дня — финансирование строительства и реконструкции. Рассчитывать на государственные капитальные вложения не приходится. Путь один— привлечь заинтересованных инвесторов, а это значит—создавать акционерные общества, товарищества. Железнодорожный транспорт— федеральная собственность и государственной структурой должен и остаться. В условиях России по-другому, наверное, нельзя. И, чтобы все совместить, нужно разрешить Комсомольскому отделению дороги создавать, участвовать в создании и работе

различных акционерных структур и входить в них своими основными фондами, имея контрольный пакет акций там, где осуществляются перевозки. Дело за МПС России.

За прошедшие годы Комсомольское отделение Дальневосточной дороги превратилось в современную магистраль, надежно обслуживающую северо-восточные районы Дальневосточного региона. Громадная работа по развитию магистрали проделана патриотами-железнодорожниками старших поколений, которые своим самоотверженным, творческим трудом, в трудные для страны периоды сделали очень много для развития экономики отделения.

За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период 2 работника отделения удостоены высокого звания Героя Социалистического Труда, 231 человек награжден орденами и медалями. Одиннадцати присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РСФСР», 106 человек награждены знаком «Почетному железнодорожнику».

В наше сложное для России время многочисленный отряд тружеников Комсомольского отделения прилагает все усилия для повышения эффективности и качества транспортного обслуживания народного хозяйства и населения северо-восточных регионов Дальневосточного края. Наш коллектив найдет силы и средства преодолеть трудности и обеспечить четкую слаженную работу транспортного конвейера.

Перечень использованной литературы и архивных источников

1. Алексеев А. И. В кн.: Хождение от Байкала до Амура.—М.: Молодая гвардия, 1976,— с. 170-176.
2. Богатко С. Второй путь к океану.—Правда, 1972, 18 января.
3. Волконидов А. Памятник нужно восстановить. — Восход (Ванино), 1992, 6 августа.
4. Волконидов А. Нужна помощь.—Восход (Ванино). 1993, 5 июня.
5. Вольф А. Сердце стало на перевале—Дальневосточный Комсомольск, 1993, 15 июля.
6. Захаров А.И. Опыт эксплуатации ледовой переправы / Материалы краеведческого музея Комсомольска-на-Амуре, ф.9741 нев. кп //3.
7. Зуев В.Ф. Из Комсомольска в Совгавань: Сихотэ-Алиньский перевал — Дальневосточная магистраль, 1993, 14 ноября, 21 ноября.
8. Истомин В.Г. Плавающий мост через Амур.—Дальневосточный Комсомольск, 1976, 8 июня.
9. Истомин В.Г. Подвижный мост через Амур.—Дальневосточный Комсомольск, 1982, 3 марта.
10. Ламин В.А. Ключи к двум океанам.—Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1981.
11. Побожий А.А. Второй путь к океану.—Роман-газета, 1976, N 5, с.1—42.
12. Побожий А.А. Дорогами тайги.
13. Пушкарь А. Вечное движение.—Известия, 1974, 21 ноября.
14. Сатановский Я.С. Фронтальной труд.—В кн.: Амурские корабли.—Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1970, с. 213—219.
15. Хоробрых А. Кузнецовский разъезд.—Правда, 1980, 29 октября.
16. Фефилов П.Л. Перевал Кузнецова.—Дальневосточный Комсомольск, 1992, 14 апреля.
17. Фефилов П.Л. Сердце остановилось на перевале.—Дальневосточная магистраль, 1992, 13 декабря.
18. Фефилов П.Л. На перекрестках судеб.—Дальневосточная магистраль, 1993, 24 января, 7 февраля, 14 февраля.
19. Фефилов П.Л. Человек, устремленный в будущее.—Дальневосточная магистраль, 1993, 1 августа.
20. Фефилов П.Л. Перевал Кузнецова.—Восход (Ванино), 1992, 1 августа.
21. Материалы Томского государственного архива Дальнего Востока
22. Материалы архива Министерства путей сообщения.
23. Материалы архива Комсомольского отделения железной дороги.
24. Материалы технического проекта строительства железной дороги Комсомольск—Советская Гавань.

