

УДК 947.8:323:625. 1/5] (571.6)

Еланцева Ольга Павловна

доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и архивоведения Дальневосточного федерального университета тел.: (423)-246-61-74

Elantseva Olga Pavlovna

Doctor of History, Professor of the Department of National History and Archival Science, Far Eastern Federal University tel.: (423)-246-61-74

Мефодьева Светлана Александровна

кандидат философских наук, доцент кафедры политологии Школы региональных и международных исследований Дальневосточного федерального университета тел.: (908) 995-85-51

Mefodyeva Svetlana Alexandrovna

PhD in Philosophy, Associate Professor of the Department of Political Studies, School of Regional and International Research, Far Eastern Federal University tel.: (908) 995-85-51

**ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЙ ХАРАКТЕР
СТРОИТЕЛЬСТВА № 500
НКВД СССР: 1943-1945 гг.**

**MILITARY-POLITICAL NATURE OF
THE CONSTRUCTION № 500 OF
THE PEOPLE'S COMMISSARIAT
FOR INTERNAL AFFAIRS (NKVD) OF
THE USSR: 1943-1945**

В статье раскрыт характер реализации сложной и ответственной задачи, поставленной Государственным Комитетом Обороны 21 мая 1943 г., – создание второго (после Владивостока) железнодорожного выхода к Тихоокеанскому побережью СССР – линии Комсомольск – Советская Гавань. Источниковой основой публикации послужили документы центральных и региональных архивов, воспоминания участников строительства.

The article reveals the process of performing a complex and important task assigned by the National Committee of Defense on May 21, 1943 to establish the second (after Vladivostok) railway outlet to the Pacific coast of the USSR, i.e. the railway line Komsomolsk – Sovetskaya Gavan. The article is based on the documents of the central and regional archives and the memoirs of the construction participants.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Дальний Восток, укрепление обороноспособности, транспортное строительство.

Key words: Great Patriotic War, Far East, defense capacity enhancement, transport system construction.

В апреле 2012 г. исполнилось 80 лет со дня принятия постановления СНК СССР о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Сегодня, пожалуй, очень немногие знают, что одним из первых участков БАМа, вступивших в эксплуатацию, стал восточный – от Комсомольска-на-Амуре до Совгавани. Возводили его по решению Государственного Комитета Обороны (ГКО) в трудные годы Великой Отечественной войны. В историю это строительство вошло как «Строительство № 500 НКВД СССР» или «пятисотка».

Цель данной статьи заключается в том, чтобы, опираясь на документы центральных и местных архивов Российской Федерации, раскрыть строительство, носившее ярко выраженный военно-политический характер.

Дальний Восток СССР, располагаясь на тысячи километров от районов боев с германским фашизмом, призван был стать надежным тылом и резервом для фронта. Однако он был, по сути дела, вторым, невоюющим фронтом СССР. Захватив в начале 1930-х гг. Маньчжурию и создав государство Маньчжоу-Го, воинствующие круги Японии сосредоточили вдоль восточных рубежей СССР, в том числе в 125 км от г. Владивостока и в 95 км от г. Уссурийска, почти миллионную Квантунскую группировку войск (Канто гун). На территории против Приморья они возвели 8 мощных укрепрайонов протяженностью около 800 км, включавших 4 500 долговременных сооружений. Нарушения сухопутной и морской границы, воздушного пространства СССР исчислялись сотнями [1, с. 15]. В любую минуту юг Дальнего Востока СССР мог стать объектом нападения. Уязвимым являлось как положение Владивостока, где заканчивался Транссиб и начинался морской путь, связывающий многие территории нашей страны с Северо-Востоком – с Магаданом, Чукоткой, Камчаткой, Сахалином, так и положение Приморского и Хабаровского краев, Транзитной сибирской железнодорожной магистрали, проходившей буквально в нескольких километрах от границы. Настоятельно требовался второй транспортный выход к Тихому океану.

20 мая 1943 г. в специальной записке под грифом «совершенно секретно» Л.П. Берия докладывал председателю ГКО И.В. Сталину: «По Вашему поручению мною рассмотрены материалы по строительству железнодорожной линии Комсомольск – Совгавань» и далее конкретизировал, что с 1939 г. и до консервации в августе 1941 гг. произведены все изыскания линии, составлен технический проект, в соответствии с которым предусматривались значительные объемы строительных работ, рас-

считанные на пять лет, а именно: 32 млн м³ земляных работ, три тоннеля общей длиной 2 800 м, в том числе тоннель длиной 1 820 м через Сихотэ–Алиньский перевал, 16 больших мостов от 100 до 440 м, 482 малых моста и водопропускных труб [2, л. 89, 90]. В эти объемы не входило развитие Комсомольского железнодорожного узла и возведение моста у г. Комсомольска, который соединил бы правый и левый берега Амура. Однако без этих объектов невозможен был надежный выход новой железнодорожной линии на Транссиб. Учитывая тяжелую военно-политическую и экономическую ситуацию, руководитель НКВД СССР предлагал строительство дороги Комсомольск – Совгавань производить по упрощенным техническим условиям с соответствующей переработкой проекта на условиях военного времени. Вместо тоннелей, больших выемок и насыпей предлагалось сделать долговременные обходы, Амурский мост заменить паромной переправой. Конечным пунктом дороги временно установить бухту Ванино [3], что исключало обременительное для военного времени строительство участка длиной 40 км вокруг изрезанной бухтами береговой линии Советской Гавани [4, с. 122].

На следующий день, 21 мая 1943 г., Государственный Комитет Обороны принял постановление «О строительстве железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань» [5, л. 85], определившее принципиальные вопросы. Реализацию задачи по строительству нового железнодорожного выхода к побережью Тихого океана ГКО резонно поручил НКВД, только что завершившему строительство Печорской железной дороги. К тому же, у этого ведомства имелся опыт сооружения линии Комсомольск – Советская Гавань в 1939–1941 гг. Государственный Комитет Обороны потребовал выполнить задание к 1 августа 1945 г. Для обеспечения стройки ресурсами предстояло построить новый порт в бухте Ванина, первой очередь которого намечались три ряжевых морских причала. К организации работ по строительству железной дороги и причалов требовалось приступить немедленно, организовав Управление строительства в г. Комсомольске-на-Амуре. Начальником строительства ГКО утвердил Федора Алексеевича Гвоздевского.

Инженер-изыскатель П.К. Татаринцев вспоминал: «Ф.А. Гвоздевский и я находились в Саратове, заканчивая работы по Волжской рокаде. Неожиданно мы получили приказ срочно прибыть в Москву... В Москве нас ждали, и через час мы были у заместителя наркома внутренних дел В.В. Чернышова. После небольшой беседы у него нас принял нарком. Он сообщил, что состоялось решение ГКО о немедленном строительстве железнодорожной линии Комсомольск – Совгавань. Срок открытия движения установлен – 1 августа 1945 г. Заместитель наркома В.В. Чернышов и Ф.А. Гвоздевский молчали. Мы сразу поняли, какая гора надвинулась на нас ...».

Неординарность, сложность и ответственность поставленной задачи понимал и Государственный Комитет Обороны. Именно этим мы можем объяснить факт принятия ГКО в 1943–1945 гг. не менее 15 прямых постановлений и распоряжений по строительству № 500 НКВД СССР [6]. А были еще постановления, в заголовках которых не звучала «пятисотка», однако ее интересы затрагивались решениями, например, при распределении рельсовых запасов. Документы ГКО регламентировали мероприятия по обеспечению строительства отечественными и импортными материалами, металлом, оборудованием, техникой, иными ресурсами; определяли ассортимент и объемы завоза на строительство продовольственных и промышленных товаров в межнавигационный период 1944–1945 гг., проектирование и производство самоходных паромов для железнодорожной переправы через Амур в районе Комсомольска и т.д. Государственный Комитет Обороны запрещал «кому бы то ни было изменять сроки и ассортимент на материалы, топливо, горючее, оборудование и прочие ресурсы, выделенные для строительства № 500, а также производить переадресовку или отцепку вагонов с этими грузами», не позволял «передачу оборудования и механизмов, заказываемых для строительства № 500 каким-либо другим наркоматам» [7, л. 136, 138]. Все перевозки в адрес строительства следовало производить воинскими транспортом, установив за их продвижением диспетчерское наблюдение.

Одним из главных вопросов в условиях войны являлся вопрос обеспечения стройки кадрами специалистов и рабочей силой. ГКО обязал Наркомат обороны передать «пятисотке» к 15 сентября 1943 г. строительные батальоны с командным составом, имуществом и инструментом численностью до 10 тыс. чел. сроком до 1 августа 1945 г. и направить на данное строительство в 1943 г. личный состав четырех автобатальонов. От мобилизации и призыва в Красную армию освобожден весь инженерно-технический и административно-хозяйственный персонал и рабочие, занятые на строительстве, изысканиях и проектировании линии № 500, а также специалисты, освобождающиеся из других лагерей по окончании срока заключения и направляемые на «пятисотку». До 1 сентября 1945 г. на строительстве на положении вольнонаемных задерживались все освобождающиеся заключенные, необходимые «пятисотке» из числа содержащихся в лагерях НКВД Хабаровского и Приморского краев. Из них формировались рабочие колонны. Сюда мобилизовывались до 10 тыс. мужчин призывного возраста из числа трудпоселенцев, не работавших в оборонной промышленности [8, л. 142, 143, 149, 150 и др.]. Таким образом, состав строителей был «пестрым»: вольнонаемные, заключенные, трудпереселенцы, мобилизованные немцы, солдаты и офицеры

строительных и автомобильных батальонов, директивники и другие категории.

Новое строительство всегда ощущало острую нехватку рабочих рук. Уже осенью 1943 г. этот фактор привел к изменению графика организации работ на «пятисотке». Первоначально сквозную укладку пути намечалось завершить в декабре 1944 г. По производственным расчетам задание могли выполнить 140 тыс. чел. На получение такого количества людей стройка не могла надеяться. Новый директивный график переносил срок сквозной укладки рельсового пути на середину 1945 г. В данном варианте максимум задействованной рабочей силы приходился на рубеж 1944–1945 гг. и составлял приблизительно 80 тыс. чел. [9, л. 23, 24]. Фактически на 1 января 1945 г. общий списочный состав «пятисотки» превысил 90 тыс. чел. [10, л. 156]. Это был самый минимум для реализации задания ГКО в кратчайшие сроки.

Сложнейшая в инженерно-техническом отношении, изолированная 475-километровая горная железнодорожная линия на востоке выходила на берег Татарского пролива, а на западе – на противоположный берег р. Амура. Специалисты называли такое положение «островным». Обстоятельства вынуждали вести строительство одновременно с запада, от г. Комсомольска, и с востока, от бухты Ванина. Центральный, горный район начинавшегося строительства, а это около 200 км или почти половина длины железной дороги – представлял из себя глухую, дикую, нехоженую тайгу, где не было никаких транспортных коммуникаций и населенных пунктов. Наиболее лимитирующим участком «пятисотки» являлась Сихотэ-Алиньская горная система, представляющая ряд хребтов. Западные склоны водораздельного хребта – крутые, а восточные – относительно пологие. Данная характеристика без учета климатических условий будет неполной. По мнению группы военных офицеров-железнодорожников, осуществлявшей рекогносцировку трассы в довоенное время, настоящий Сихотэ-Алинь представлял собой «обледенелые кручи, сугробы, когда ураганный ветер сечет “крупкой”, как дробью, когда каждый шаг – пытка!» [11, с. 64, 65]. Весной–летом 1945 г. в ходе изучения вариантов перехода через Сихотэ-Алинь маршал К.А. Мерецков оценил невероятно трудные условия как подходов к самому хребту, так и его преодоления [12, с. 398, 399].

Проектный объем земляных работ на перевале составлял почти 2 млн м³. Здесь на небольшом участке в 22 км нужно было устроить девять выемок глубиной более 30 м каждая, пять насыпей высотой по 25 м и выше и один бортовой тоннель длиной около 400 м. Забегая вперед, отметим победу строителей «пятисотки». Железная дорога преодолела перевал, стала, по мнению А.И. Картуса и других специалистов Ленгипротранса, трудившихся на «пятисотке», «памятником инженерной мысли, труда строителей и изыскателей. Неизгладимое впечатление остается у каждого, кто впервые проезжает через Сихотэ-Алинь. Когда с запада подъезжаешь на поезде к подножию хребта, кажется, что дальше пути нет. Хребет без тоннеля представляется непреодолимым» [13, с. 122]. Качество решения комплекса производственных задач было таким, что построенный участок открытого пересечения Сихотэ-Алиньского хребта, принятый в 1943-1945 гг. как долговременный обход перевального тоннеля, работает до настоящего времени.

Географические границы «Строительства № 500 НКВД» растягивались на сотни километров. Это создавало целый комплекс проблем. Так, на преодоление пути по железной дороге от Комсомольска до Владивостока, а затем по морю до бухты Ванина уходило более месяца. Не меньшая проблема заключалась в организации изыскателей, проектировщиков и строителей на безусловное выполнение ответственного задания Государственного Комитета Оборона. Главными лозунгами для всех участников строительства являлись «Все для фронта– все для Победы», «Все – на разгром врага».

Повышению эффективности трудовой отдачи на строительстве дороги Комсомольск–Совгавань способствовала гибкая, весьма подвижная структура, низовым, но важнейшим звеном которой являлись колонны и бригады. Это сравнительно небольшие, мобильные, часто специализированные по типам работ хозяйственно-самостоятельные структуры: строительные, погрузо-разгрузочные, земляные, лесозаготовительные, водные, автотранспортные, штабные, складские и другие. Число таких образований на «пятисотке» находилось в постоянном движении. Если в 1943 г. в Нижне-Амурском лагере-тресте их насчитывалось 62, а в Восточном – 25, то в 1944 г. их стало соответственно 79 и 62 [14]. Всего же на строительстве в конце 1945 г. действовало 240 колонн [15].

Организация труда на базе колонн позволяла добиваться четкости и слаженности в работе, делая более эффективным и действенным контроль за ее количеством и качеством. Приведем только один пример: для сооружения автодороги от ручья Сыроватка до 273 км протяженностью 18,5 км создали специальную комплексную механизированную колонну № 4. В ее составе было 90 чел., из которых непосредственно на автодороге трудились 70 чел. Колонна получила в свое распоряжение 1 экскаватор, 2 трактора, грейдер, каток, автомашину. К устройству автодороги она приступила 3 сентября 1944 г., а закончила объект 5 октября того же года. Таким образом, средне-суточная прокладка дороги составляла 600 пог. метров. За это время прорубили 12 км просеки, раскорчевали вручную и с помощью экскаватора 15 га территории, произвели земляных работ в

объеме, превышающем 30 тыс. м³, построили лежневку (1 136 пог. м) и деревянные мосты (150 пог. м), выполнили прочие работы [16, л. 12об].

Передовые строительные подразделения появились в самое трудное время в истории «пятакотки» – в 1943 г. Это колонна № 102, занятая на строительстве временных гражданских сооружений (начальник колонны Федосеев, прораб Авдеев); колонна № 104, строившая пирс в Ванино (начальник Володарский, прораб Пятков); колонна № 118, выполнявшая земляные работы (начальник Гладков, прораб Осадчий); первый стройотряд, занятый на строительстве ВГС (начальник Павлов, прораб Зарастров).

Показательно, что на «пятакотке» практиковалось создание специальных, ударных колонн, объединявших наиболее работоспособных людей, разных по своему статусу. Их привлекали на боевые, по-другому наркомовские участки строительства, создававшиеся там, где возникала необходимость очень быстро и качественно реализовать ту или иную производственную задачу или наблюдался срыв какого-либо задания. А.А. Григоров был одним из тех, кто, руководствуясь патриотическими чувствами, стремлением внести посильный вклад в Победу, попал на такой объект и позже вспоминал: «Я в жизни не видел ничего подобного. Весь коллектив, включая как рабочих, так и инженерно-технический персонал, показал на этой стройке образцы трудовой доблести». Особо он отмечал труд начальника строительства боеучастка Ф.Л. Никифорова и начальника работ инженера В.Ф. Ливанова [17, л. 51].

Целью не только ударных, но и всех производственных структур являлась не просто борьба за выполнение обязательной средней выработки, а борьба за выполнение тремя работающими четырех норм, двумя работающими трех норм и выполнения одним человеком двух норм. К началу 1945 г. на строительстве насчитывалось 450 фронтовых бригад, 9 397 чел. выполняли ежедневно более 1,5 норм, некоторые строители доводили выработку тачками на земляных работах до 800–1000% [18, л. 44].

Передовые бригады, колонны, отделения не всегда добивались одинаково высоких показателей по всем видам трудовой деятельности. Так, по результатам труда в августе 1945 г. лучшим было признано 3-е отделение Восточного лагеря-треста. План по строительным работам отделение выполнило на 110,3%, по земляным работам – на 127,4 %, а по строительству временных жилых, коммунально-бытовых и производственных зданий – всего на 67,3% [19, л. 112, 113]. Как видим, решение последней задачи было отнесено производственными мероприятиями по скоростному сооружению железной дороги.

На снижении отдачи труда строителей сказывались разные факторы. Так, если в январе 1945 г. нормы в среднем по строительству были выполнены на 113,3%, то в следующем месяце выработка значительно упала. Среди причин – крайне неблагоприятные метеорологические условия: холод, сильные снегопады, частые снежные бураны, не позволявшие трудиться на открытом воздухе.

В течение всего строительства дороги безотказно действовал другой стимул – возможность досрочного освобождения. Известно, что отличившимся в ходе сооружения важной в оборонно-стратегическом отношении железнодорожной линии Комсомольск – Совгавань день работы засчитывался за три. Ежеквартально руководство «Строительства № 500 НКВД СССР» направляло в Наркомат списки тех, кто своим трудом, поведением, соблюдением дисциплины заслужил условно-досрочного освобождения или сокращения срока наказания. В начале 1944 г. такие списки были относительно невелики, в конце этого же года и особенно в 1945 г. они насчитывали сотни фамилий. По этой причине только Перевальный лагерь-трест в сентябре – октябре 1945 г. при составе в 24 тыс. чел. сократился почти на 10 тыс. чел. [20, л. 25].

Ф.А. Гвоздевский, Б.И. Цвелодуб, П.К. Татаринцев и другие руководители «Строительства № 500 НКВД СССР», прошедшие в 1941–1943 гг. суровую школу скоростного возведения оборонительных сооружений и Волжской железнодорожной рокады, выступали за внедрение таких методов и способов организации работ, которые давали бы резкое уменьшение потребности в рабочей силе. Этого добились, в частности, за счет четко налаженной цепочки изыскатель–проектировщик–строитель. Вот как об этом вспоминал инженер В.В. Степанок: «Мы, изыскатели и проектировщики не были отделены от строителей... Коллектив наш, можно сказать, представлял единое целое (строительство 500). Гвоздевский с нас и строителей спрашивал одинаково. Отдельные товарищи у нас назначались им прорабами на самые сложные и ответственные участки строительства. Он говорил, что изыскатель и проектировщик может быть хорошим после того, как сам поработает на строительстве» [21].

На «пятакотке» широко применялась механизация трудоемких процессов производства. Основные ресурсы строительства № 500 НКВД СССР на трассе в 1944 г. включали 36 экскаваторов, 75 компрессоров, 830 автомашин, 137 тракторов и др. [22, л. 5]. Весной 1944 г. на строительстве прошла апробацию, а летом уже была освоена механизированная, экскаваторная погрузка грунта на железнодорожные вертушки, каждая из которых имела до двадцати платформ; разгрузку грунта стали производить бульдозерами. В эксплуатации находилось всего шесть вертушек, но и это по-

звонило выполнять высокие плановые показатели, сократив потребности в рабочей силе. До пуска в работу бульдозеров на разгрузку грунта с платформы уходило почти два часа с привлечением большого числа рабочих; при использовании бульдозерных вертушек время разгрузки занимало в среднем 12 минут при отсутствии грузчиков [23, л. 14].

Свою роль в успешном строительстве «пятисотки» сыграла новая организация экскаваторных работ. В практике предвоенного железнодорожного строительства при выборе карьеров и расстановке экскаваторов руководствовались наличием сосредоточенных объемов работ с расчетом максимального использования их по времени в одном карьере. Подобные работы на «пятисотке» основывались на другом принципе, а именно на принципе частой передислокации экскаваторов на новые производственные объекты. В период путеукладочных работ использование экскаваторов было полностью подчинено директивному графику укладки железнодорожного пути. При этом дизельные экскаваторы, как наиболее легкие, быстро перебрасывались вперед, в новые, заблаговременно подготовленные карьеры, а паровые экскаваторы оставались на месте в старых карьерах, где продолжали работать с железнодорожным транспортом, оборудованным в большинстве бульдозерными вертушками.

Механизации работ на строительстве железной дороги Комсомольск – Совгавань способствовало активное использование компрессоров. Их применяли на устройстве полок на Зубковском, Джугжинском, Чепсарском, Худоминском прижимах, т. е. крутых и высоких склонах берегов рек. Здесь с помощью компрессоров в 1944 г. пробурили около 100 тыс. пог. м шпура. Работы отличались особыми тяготами. Достаточно отметить, что транспортные подходы к месту работ на прижимах отсутствовали. До весны 1944 г. строители пользовались зимником, проложенным по р. Тумнин. В этом случае компрессоры устанавливались на льду реки, а полки разбивались в отвесных скалах на высоте до 30 метров. Данное обстоятельство заставляло форсировать работы с тем, чтобы к моменту вскрытия реки разработка полок была бы доведена до размеров, позволяющих установить на них работающие компрессоры. Однако часть компрессоров все же заканчивала свою работу в воде, которая появилась сверх льда до вскрытия р. Тумнина. Позже работа на Джугжинском прижиме серьезно осложнялась, так как из-за отсутствия дорог компрессоры оказались отрезаны от основной базы горюче-смазочных материалов. В течение полутора месяцев рабочие подносили горючее в бидонах на расстоянии трех километров по чрезвычайно неудобным тропам, проходившим по сопкам.

В весенний период компрессоры устанавливались на плотках. Но здесь ярко проявилось «отягчающее» обстоятельство, а именно – бурное горное течение Тумнина. И все-таки такой способ применяли, так как он обеспечивал передвижение под отвесными скалами. Принятыми мерами все эти препятствия были преодолены и строительные объемы на прижимах рек закончены в срок.

Как уже отмечалось выше, специфика «пятисотки» заключалась в большом количестве искусственных сооружений (ИССО), в основе проектирования и строительства которых лежали суровые требования военного времени: строжайшая экономия металла и цемента и замена их другими материалами, чаще всего – древесиной. В 1944 г., например, на трассе Комсомольск – Совгавань возвели таковых ИССО свыше 500, в том числе 85 деревянных мостов на лежнях общей длиной 1657 пог. м, 33 деревянных моста рамнеряжевых и ряжевых (785 пог. м), 10 деревянных мостов на сваях (215 пог. м), 183 деревянных лотков (531 пог. м), 52 деревянные трубы (1148 пог. м) и т.д. [24, л. 97, 97об].

При организации строительства малых и средних искусственных сооружений учитывали, как минимум, три главных обстоятельства: специфику объемов работ на трассе, характер сооружений и расположение лесных массивов. Весомые положительные результаты как по темпам выполнения производственных заданий, так и по качеству возводимых сооружений получили, создав на «пятисотке» специализированные колонны по ИССО. Там, где на трассе в районе возводимых ИССО отсутствовал пригодный в дело строевой лес, пошли по пути создания строительных дворов с малой механизацией по заготовке деталей искусственных сооружений. Доставка деталей к месту сборки производилась автотранспортом. Сборка сооружения (моста, водопропускной трубы и т.п.) велась «сквозными», специальными бригадами, переходившими с объекта на объект. Значительно изменился процесс производства работ в октябре 1944 г., когда Наркомат внутренних дел принял график форсированной укладки пути на центральном участке трассы. В этот период полное изготовление и пригонка деталей деревянных конструкций производилась в стороне и только сборка в пролете. Это дало возможность отдельные сооружения собирать на месте в течение двух суток.

Постройка и ввод в действие в кратчайшие сроки исключительно сложной восточной части БАМа, или, как тогда говорили, головного участка БАМа, стали возможны благодаря скоростным, военным методам. По сути дела, дорога строила дорогу, преодолевая огромные трудности. Директивный график строительства и пояснительная записка к нему (Москва, 1943 г.) делали акцент на форсированной укладке рельсового пути, для чего в производстве работ допускались всевозможные облегчения: пропуск укладки по незаконченному земполотну, обходы искусственных сооружений (ИССО), пересечение водотоков шпальными клетками, мостами на козлах, на простейших ряжах и т. п., в отдель-

ных случаях укладка рельсового пути по берме и даже в стороне от основной трассы; для нужд рабочего движения, например, предполагались примитивные пункты набора воды с непосредственной подачей ее от насоса в тендер паровоза. Такие методы в значительной степени освобождали от зависимости в доставке горючего, необходимого для автотранспорта, и тем самым ставили всю организацию работ по строительству ИССО и других объектов на линии на надежную основу, гарантирующую сроки выполнения государственного задания. Вместе с тем они имели и отрицательные стороны, заключающиеся в том, что летние паводки наносили повреждения временному пути и вызывали перерывы движения на переходах через большие реки. Плохое состояние пути, перекосы, наличие углов и кривых, сужений, просадок пути, саморасцепок автосцепки из-за крутого и резкого перелома профиля на лотках и подходах к мостам и т. п. влекли за собой аварии и брак в работе. В течение 1944 г. по западному и восточному участкам было зафиксировано 216 случаев аварий, крушений и иных ситуаций: 148 сходов и 8 уходов вагонов, 29 наездов на вагоны и автогужевого транспорт, 4 схода паровозов, 6 порезов стрелок, 17 столкновений и др. [25]. В 1945 г. ситуацию удалось улучшить. Эксплуатация рельсового пути от Пивани до Ванина осуществлялась вначале силами транспортного отдела, а затем Управлением железной дороги (УЖДЛ), организованном в составе «Строительства № 500 НКВД СССР». Железнодорожники вместе с изыскателями, проектировщиками и строителями упорно решали проблемы ввода в эксплуатацию новой линии.

Дорога стала работать на Победу уже в 1943 г., по мере включения в эксплуатацию самых первых небольших участков. Она перевозила необходимые для стройки материалы, различные механизмы, фураж, людей, продовольствие и многое другое. В 1943 г. в Комсомольск в адрес «пятисотки» пришло 4 399 вагонов с почти 60 тыс. т. груза. Все это следовало переправить на правый берег Амура, на ст. Пивань. Данный участок железной дороги вступил в строй 8 декабря 1943 г. До конца месяца удалось перевезти, кроме всего прочего, 184 вагона с материалами верхнего строения с демонтируемой линии Известковая–Ургал. Четыре специальные вертушки парка строительства курсировали от Известковой до Комсомольска и от Известковой до Владивостока (с последующей доставкой грузов морским путем в Ванино и Совгавань). За второе полугодие 1943 г. с демонтируемой линии отправили 2 247 вагонов с грузами.

Отдельной яркой страницей рождающейся железнодорожной линии явилась ледяная, или ледовая, переправа через Амур длиной до 4,3 км. 30 декабря 1943 г. по ней пошли грузы с баз г. Комсомольска на правый берег Амура в адрес «пятисотки». В первом квартале 1944 г., когда переправа располагала всего-навсего двумя мотовозами с мощностью каждого тянуть по четыре вагона, перевезли около 3 000 вагонов с грузами; зимой 1944–1945 г., когда протяженность переправы и ее материально-техническая оснащенность возросли, 10 659 вагонов, а в следующую зиму – на 2 681 вагон больше [26]. В 1943 г. удалось перебазировать в Пивань из Комсомольска, на основную трассу развернувшегося строительства тяговые, подвижные и ремонтные средства. Ликвидированное хозяйство транспортного отдела на ст. Известковая и его ресурсы также поступили на сооружение восточного участка БАМа. Если в 1943 г. строящаяся рельсовая линия имела 20 паровозов, 102 крытых вагона, 375 платформ, 20 цистерн, то в 1945 г. в ее распоряжении было 116 паровозов, 218 крытых вагонов, 991 платформа, 114 цистерн, несколько пассажирских вагонов, ледников и пр. [27].

Постепенно создавалась ремонтная инфраструктура. Обеспечение паровозного парка запасными частями и материалами характеризовалось как крайне неудовлетворительное. В условиях военного времени нехватку самых необходимых ресурсов пытались компенсировать тем, что изношенные, подлежащие замене детали восстанавливали путем наварки, но в этом случае страдало качество ремонта. Подобная ситуация сложилась с ремонтом вагонов. На западном крыле строительства к началу 1945 г. имелся 531 вагон. Из этого количества 144 вагона требовали среднего ремонта и 365 вагонов нуждались в годовом ремонте; и лишь 22 вагона могли обойтись без него [28, л. 39]. Ремонт вагонов, вынужденно производившийся на открытом воздухе, в мороз и холод, в любую непогоду, лимитировался отсутствием запасных частей, материалов, недостатком домкратов, инструмента, измерительных приборов и отсутствием квалифицированных кадров. В 1945 г. список работников УЖДЛ составлял 3 200 чел. Обслуживающий штат дороги был укомплектован лишь на 35–40% [29], что вызывало допуск к работе лиц, не подготовленных к эксплуатации подвижного состава и к другим производственным циклам. В 1943 г. Наркомат путей сообщения смог, например, направить на «пятисотку» вместо требуемых 40 паровозных бригад (80 чел.) лишь 30 бригад (60 чел.) и кондукторских бригад 15 вместо 40. При круглосуточной работе паровозы имели только две смены работников. В 1945 г. по решению Государственного Комитета Обороны, на «пятисотку» должен был поступить железнодорожный полк в количестве 3 000 чел. Однако, в связи с началом военных действий с Японией, его переадресовали в другое место.

И все же, несмотря на невероятные трудности, самый восточный участок БАМа работал на Победу. 15 июля 1945 г. на самом сложном – перевальном участке через Сихотэ-Алинь завершили ук-

ладку рельсового пути линии Комсомольск – Совгавань. «Рельсы сомкнуты, – отмечал инженер Л.В. Зубарев, – но путь не готов. Нужна доводка и частичная балластировка. Спуск [с Перевала] в обе стороны по 25 метров на километр. На нормальных дорогах максимум 9 метров! Движение открывать нельзя, но и ожидать некогда, нужно перебрасывать военную технику... Командование движением по недостроенной дороге, без согласия нашего начальства, переходит к военному руководству» [30, л. 25]. Только августе 1945 г. дорога перевезла 30 000 вагонов, из них: специальных грузов – 1 120 вагонов, грузов строительства – 3 380, грунта и балласта – 25 500 вагонов [31, л. 28].

Участник строительства инженер В.В. Степанок вспоминал: «... задача была решена успешно. На ее выполнение были привлечены изобретательность, опыт и мужество изыскателей и строителей. Мужество я пишу сознательно. Ведь многие решения, которые принимались, нигде ранее не были апробированы и обосновывались... обстоятельствами военного времени и необходимостью выполнения задачи».

Впоследствии оценка военных специалистов подтвердила эти высказывания. Линия Комсомольск – Совгавань позволила осуществить скрытый маневр силами и сконцентрировать войска для проведения десантных операций на Сахалине и Курильских островах.

Таким образом, создание прямого рельсового пути от Комсомольска-на-Амуре до бухты Ванина на берегу Тихого океана, а затем и до Советской Гавани имело, по оценке Государственного Комитета Оборона, «особое народно-хозяйственное и оборонное значение» [32, л. 85]. Оно значительно сокращало расстояния. В частности, г. Александровск-на-Сахалине и Владивосток отделяли 1 305 км, а г. Александровск-на-Сахалине и Ванино – всего 175 км. В районе новой железнодорожной линии были построены несколько аэродромов. Это способствовало и развитию авиации на Дальнем Востоке.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. *Шпорт В.* Эту Победу помним! // Родина. 2010. № 9.
2. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 172.
3. Там же.
4. История Ленгипротранса. СПб., 2008.
5. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 172.
6. Подсчитано по данным: РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 172, Д. 200, Д. 484, Д. 498.
7. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 172.
8. Там же.
9. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1561.
10. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9407. Оп. 1. Д. 530.
11. *Кабанов П.А.* Стальные перегоны. М., 1973.
12. *Мерецков К.А.* На службе народу: Воспоминания. М., 1988.
13. История Ленгипротранса. СПб., 2008.
14. ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1561., Д. 1719.
15. Отдел специальных фондов Информационного центра (ОСФ ИЦ) УВД Хабаровского края. Дело «Пояснительная записка к действующей на строительстве № 500 НКВД СССР организационной структуре и проект штатов на 1946 год».
16. Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. П-68. Оп. 4. Д. 63. Архив Приморского государственного объединенного музея имени В.К. Арсеньева (АПГОМ). Ф. 28. Оп. 1. Д. 18.
17. ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Д. 72.
18. Там же. Оп. 64. Д. 44.
19. ОСФ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 27. Оп. 1. Д. 91.
20. Архив авторов.
21. ГАПК. Ф. П-4287. Оп. 3. Д. 86.
22. Там же. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 63.
23. Там же. Д. 62.
24. Там же. Д. 63. Оп. 34. Д. 39.
25. Архив Комсомольского отделения ДВЖД. Папка «Железнодорожная линия Комсомольск – Советская Гавань». Доклад главного инженера Б.И. Цвелодуба.
26. ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д.107, Оп. 34. Д. 39.
27. Там же. Оп. 4. Д. 63.
28. Там же. Оп. 34. Д. 39.
29. АПГОМ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 18.
30. ГАПК. Ф. П-68. Оп. 34. Д. 39.
31. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 172.