

DOI 10.35775/PSI.2026.132.3.002

УДК 94 ((358.33))

А.В. БЫЧКОВ

кандидат социологических наук,
мл. научный сотрудник, ФГБУ «Научно-исследовательский
испытательный центр Железнодорожных войск»
Министерства обороны Российской Федерации,
Россия, г. Москва
E-mail: bichkovalexandr@mail.ru

УЧАСТИЕ ВОЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В ИЗЫСКАНИЯХ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОМСОМОЛЬСК – СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ

В статье рассматривается малоизвестная широкой аудитории история изысканий и строительства железнодорожной магистрали от Комсомольска на Амуре до Советской Гавани в 30-х годах прошлого века. Предметно и всесторонне освещается вопрос участия Особого Корпуса железнодорожных войск в сооружении этого важного военно-стратегического объекта. Отражены основные особенности организации топографических и геодезических изысканий, показан передовой опыт организации работ, героический труд военных железнодорожников в сложных климатических условиях Дальневосточного региона.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, Советская Гавань – Комсомольск, Особый корпус железнодорожных войск, военные железнодорожники, изыскания.

Набирающее экономическую и индустриальную мощь молодое советское государство на Тихом океане имел всего лишь один морской порт, связанный железной дорогой с территорией страны – Владивосток. Начиная с 1929 года, стала обостряться внешнеполитическая ситуация на советско-китайской границе, агрессивные действия против соседнего с СССР Китая со стороны милитаристской Японии, не скрывающей экспансионистских намерений против Советского Союза, заставляли ускорить проведение мер по укреплению обороны Советского Дальнего Востока.

В этой связи остро встал вопрос дублирующего проекта Транссиба, проходившего бы, в отличие от первого, в глубине территории СССР. Специалисты-транспортники в этот период поднимают вопрос строительства Северо-Байкальской железной дороги. В апреле 1932 года было принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» [3. С. 177].

Проектировщики считали, что в первую очередь должен быть построен крайний участок от океанского побережья вглубь материка. Место выхода

железнодорожной линии на океанское побережье намечался в районе Советской Гавани. В мае 1934 года Совет Труда и Оборона принял постановление «О строительстве железной дороги Советская Гавань – Комсомольск», а 9 июля 1934 года подтвердил выбор трассы в документе «О строительстве железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань» [З. С. 180]. Так что железная дорога от Комсомольска до Советской Гавани должна была стать восточным участком Байкало-Амурской магистрали.

Изыскания железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань Правительство поручило Наркомату путей сообщения (НКПС). Выполнение этой задачи было возложено на Особый корпус железнодорожных войск РККА (командир Я.Я. ЛАЦИС) [З. С. 184], который по общеармейским вопросам подчинялся Управлению военных сообщений Наркомата обороны, а по производственным – НКПС.

В июне 1934 года части 3, 4, 5 и 7 железнодорожных бригад Особого корпуса железнодорожных войск были передислоцированы с европейской части страны на Дальний Восток [З. С. 189].

Командованием Особого корпуса Железнодорожных войск (ОКЖВ) была сформирована изыскательская экспедиция, которая состояла из двух оперативных групп. Западная оперативная группа (руководитель А.И. ВЕРЖЕНСКИЙ) должна была направиться в Комсомольск, восточная оперативная группа (руководитель ДАНИЛОВ) – в Советскую Гавань. Они должны были принять изыскательские партии и обеспечить их всем необходимым (вьючными лошадьми, продовольствием, фуражом и средствами связи [З. С. 191].

Трассу проектировали по долинам двух больших рек – Хунгари и Тумнина, которые берут начало с одной горы, но одна «торопится в Амур, а другая – в сумрачное море». Обследованию подлежали варианты трассы, намеченные помощником командира ОКЖВ по технической части главным инженером Особого корпуса железнодорожных войск А.Ф. ПЫШКИНЫМ.

Основным был вариант: Комсомольск, Пивань, Селехин-Кун, устье р. В. Удоми, Джаур, Иггде, Гур, Акур, Акунья, устье р. Акур, Хуту Датта, Советская Гавань с вариантами спрямления между планируемыми станциями Кун и Джаур, Акунья и Тумнин. Кроме этого, обследованию подлежал вариант от планируемой станции по долине р. Хуту до ее впадения в р. Тумнин [6. Том I. С. 87].

Было сформировано шесть изыскательских партий.

На восточной половине трассы обследовать район между хребтом Сихотэ-Алинь и Советской Гаванью (по Акурскому и Хутинскому вариантам) поручалось трем партиям: первая (руководитель Е.А. ПОЛЯКОВ) и третья (руководитель Л.В. ГЛАДКОВ) были укомплектованы военными служащими ОКЖВ, а вторая (руководитель Н.С. ПОПОВ) – слушателями Военно-транспортной академии.

С запада, от хребта Сихотэ-Алинь до Комсомольска (по долине р. Хунгари с выходом к верховьям р. Акур и Хуту), трассу обследовали другие три

изыскательские партии под руководством И.И. БАБИКОВА, С.В. МИХАЙЛОВА и ПЕТРОВА Н.В. [7. Том I. С. 88].

Каждому начальнику изыскательской партии было выдано соответствующее удостоверение на производство работ по техническим изысканиям железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань [7. Том I. С. 89].

Для обеспечения работ по изысканиям железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань со стороны Совгавани был направлен железнодорожный батальон 25 строительно-путевого полка 7 железнодорожной бригады (командир подразделения – капитан И.З. ДЕРБЕНЦЕВ).

Из железнодорожного батальона для каждой изыскательской партии было выделено по взводу солдат численностью до 40 человек. Для доставки инструмента, снаряжения и продовольствия предназначались отряды вьючных лошадей [7. Том I. С. 92].

Намеченные подготовительные работы были закончены в короткий срок: получены фураж для лошадей и продукты (при этом выданная мука была обменена на хлеб, необходимый в пути). Для ознакомления с теми районами и маршрутами, по которым предстояло пройти, связались с краеведческим музеем, сняли копии глазомерных маршрутных съемок В.К. АРСЕНЬЕВА, который в начале века путешествовал в этих районах.

«Участие Железнодорожных войск в изысканиях и строительстве Байкало-Амурской магистрали следует считать с 12 июля 1934 года, со дня прихода в Советскую Гавань парохода «Кречет», доставившего сюда железнодорожный батальон и три изыскательских партии Особого корпуса железнодорожных войск» [9. С. 196].

Личный состав железнодорожного батальона под руководством капитана И.З. ДЕРБЕНЦЕВА быстро раскинули палатки и приступили к возведению в бухте Константиновской основного базового лагеря на период выполнения изыскательских работ. На берегу заложили «судоверфь», где строили моторные лодки и кунгасы грузоподъемностью 15 т. **(Кунгас – плавучее несамоходное средство, построенное из дерева, для перевозки рыбы или груза)**. Там же соорудили смолокурню. Банно-прачечную решили построить у воды – над рекой Тумнин. К зиме необходимо было подготовить жилье, складские помещения, клуб, пищеблок. Кроме строительства городка, на данный батальон возлагались задачи по обеспечению работающих на трассе в тайге изыскательских партий.

За две недели пребывания в Советской Гавани начальники изыскательских партий ознакомились с личным составом, проверили инструмент и всю материальную часть, распределили обязанности – подготовились к длительному переходу вглубь тайги. Однако условия работы оказались настолько сложными, что полной ясности по главному направлению трассы добиться не удалось. Среди инженеров возникли серьезные расхождения по поводу вариантов перевалки через хребет Сихотэ-Алинь. Особенно остро стоял вопрос о строительстве трехкилометрового тоннеля на перевале. На строительство тоннеля требовались

годы и уйма средств. Ни того, ни другого у молодой Советской Республики не было.

Изыскания почти 500-километровой трассы проводились в сложнейших условиях непроходимой тайги, горных рек, при полном отсутствии географических карт. Наличие в тайге огромного количества гнуса (мошки и комаров) тяжело переносили люди и лошади. При этом в накомарниках ходить и работать было практически невозможно и душно. Их носили, но сетку на лицо не спускали. От укусов гнуса лица у людей сильно распухали, нос заплывал, а глаза совершенно не закрывались. Кроме того, в тайге было огромное количество клещей, которые десятками впивались в тела людей и животных. При размещении на необитаемых таежных участках в весенне-летний период 1934 года и в последующие годы изыскатели столкнулись с непонятной тогда болезнью, опасной по своим последствиям. Как в последствии стало известно, это был клещевой энцефалит, тогда еще не изученный.

Большую трудность создавало полное отсутствие картографического материала исследуемого района. Пользовались глазомерными съемками долины р. Акур, произведенными в предыдущие годы экспедицией по обследованию лесов. Этот материал общей картины рельефа не давал, но все же помог изыскателям ОКЖВ оценить оба берега реки на предмет возможности трассирования железной дороги. В результате проведенного сравнения был выбран левый берег реки.

Несмотря на суровые природно-климатические условия и трудности организационного характера военные железнодорожники с поставленной задачей успешно справились в установленные сроки. Прodelав колоссальный объем работ к исходу 1934 года военные железнодорожники завершили изыскания по всей протяженности будущей трассы.

Весь проектный материал был объединен и отправлен в Москву на рассмотрение и утверждение. Результаты проведенных Особым корпусом железнодорожных войск изысканий и исследований железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань – восточного участка будущей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали – были первыми комплексными техническими материалами, которые позволяли проводить определенный анализ и принимать последующие решения по реализации этого грандиозного по замыслу и размаху проекта. Вместе с тем строительство железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань требовало значительных финансовых, материальных, технических и других ресурсов, а их в стране не хватало. Поэтому работы были свернуты.

Однако общая военно-политическая обстановка требовала от руководства страны решительных действий по развитию железнодорожной сети на Дальнем Востоке и 17 августа 1937 года было принято совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором БАМ рассматривался как путь от Тайшета до Советской Гавани протяженностью 5 тыс. км.

К строительству линии приступили в 1939 году силами Нижне-Амурского лагеря НКВД СССР. Ценой невероятных усилий к 1941 г. были построены:

железнодорожная линия с западной стороны (130 км) и с востока (50 км), линия связи (240 км); на 60% были проведены работы по устройству тоннеля по правому берегу Амура; приступили к сооружению Сихотэ-Алиньского тоннеля; развернулось строительство моста через р. Амур. Велись гражданские работы по железнодорожному строительству на станциях Пивань, Хунгари, линии Советская Гавань – Сортировочная, Селихино [3. С. 211].

В апреле 1941 года по указанию Наркома Внутренних дел со строящейся линии рельсы сняли и отправили на Бамовскую ветку Известковая – Ургал. В этом же 1941 году, в связи с началом Великой Отечественной войны, строительство было законсервировано.

Как только ситуация на фронте начала улучшаться, Государственный Комитет Оборона (ГКО) принял решение за № 3407 от 21 мая 1943 года о сооружении в ускоренном режиме железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань длиной 475 км, на тот момент самой важной на случай войны с Японией.

Главной задачей был поиск бестоннельного пересечения Сихотэ-Алиня. С лета по октябрь 1943 года было проанализировано и просчитано 66 вариантов пересечения Сихотэ-Алиньского хребта. Основным был выбран вариант так называемой Ухтомской петли всего лишь с одним 400-метровым тоннелем. Реализация этого варианта предполагала уменьшение объемов земляных работ и стоимости строительства практически вдвое.

Для строительства дороги при НКВД СССР было создано Управление строительства № 500. Строительство возглавил генерал-майор Ф.А. ГВОЗДЕВСКИЙ.

В мае 1945 года Государственный Комитет Оборона определил сроки завершения строительства – 1 августа 1945 года. Конечно, никто не мог предполагать тогда, что война начнется через неделю. От довоенного проекта пришлось отказаться. Вместо стального перехода через Амур – паром, вместо металла и цемента, где только возможно, – дерево, вместо шести больших мостов по трассе – обходы и прижимы. 15 июля 1945 года, за месяц до войны с Японией, линия длиной 442 км вступила в строй [5. С. 196].

Новая железнодорожная магистраль имела огромное стратегическое значение во время боевых действий в августе 1945 г. на Южном Сахалине и Курильских островах. В 1946 г., 31 декабря, правительственная комиссия приняла линию от строителей и сдала Министерству путей сообщения.

Свой весомый вклад в появление этой важной стратегической железной дороги на Дальнем Востоке – восточного участка Байкало-Амурской магистрали – внесли и воины Особого корпуса железнодорожных войск.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Альманах «Железнодорожные войска. Годы. События. Люди». М.: ЗАО «Лица», 2011.
2. БАМ. Дорога доблести, дорога мастерства / Под ред. О.И. Косенкова. М.: ЗАО «Лица», 2014. 98 с.

3. Железнодорожные войска России. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917-1941 гг. / Под ред. Г.И. Когатько. М.: «Стэха», 2001.
4. Создание Железнодорожных войск, их становление и развитие (1918-1941 гг.) / Под ред. Г.И. Когатько. М.: ООО «Русь-Стиль XXI век», 2002. 352 с.
5. **Косович С.С., Филимонов А.М.** Советские железнодорожные: Военно-исторический очерк. М.: Воениздат, 1984. 248 с.
6. **Крюков А.М.** Пути и тревоги: Записки военного железнодорожника. Петрозаводск: «Карелия», 1979. 267 с.
7. Особый корпус железнодорожных войск. Архивные материалы Историко-мемориального зала ЖДВ. Дело № 142/12, том I, II, III.
8. Памятка изыскателя. Типография части 3207, 1934. 10 с.
9. Справочник офицера-воспитателя Железнодорожных войск. М.: Альпари, 1987. 867 с.
10. Фотоальбом. 1934 год. Комсомольск – Советская Гавань. Архивные материалы Историко-мемориального зала ЖДВ.
11. <https://topwar.ru/168362-bam-strojka-veka-ili-zakopannye-milliardy.html>.
12. <https://ria.ru/20090427/169317712.html>.
13. <https://arzamas.academy/materials/1740>.
14. <https://www.pochet.ru/project/bam-45/history/>.
15. <https://cargo.rzd.ru/ru/9786/page/103290?id=1115>.

A.V. BYCHKOV

Candidate of Social Sciences,
Junior Researcher, Research and Testing Center
of Railway Troops of the Ministry of Defense
of the Russian Federation,
Moscow, Russia

PARTICIPATION OF MILITARY RAILROAD WORKERS IN THE RESEARCH AND CONSTRUCTION OF THE OMSOMOLSK- SOVETSKAYA GAVAN' RAILROAD LINE

The article examines the little-known history of the exploration and construction of the railway line from Komsomolsk-on-Amur to Sovetskaya Gavan in the 1930s. It provides a comprehensive and detailed account of the Special Corps of Railway Troops' involvement in the construction of this important military and strategic facility. The article highlights the key features of the organization of topographic and geodetic surveys, showcasing the best practices and the heroic efforts of military railway workers in the challenging climate of the Far Eastern region.

Key words: Baikal-Amur Mainline, Sovetskaya Gavan – Komsomolsk, Special Corps of Railway Troops, Military Railway Workers, Research.