

ТРИ ВЕТКИ АМУРЛАГА

Заметки о строительстве на территории ЕАО железнодорожных ответвлений от главной линии Транссиба.

Автор: Виктор Горелов

Биробиджанская звезда. 30 (17216). 23.04.2014.

Как-то тихо и незаметно прошло событие, имевшее важнейшее значение в истории России – столетие с момента сдачи в эксплуатацию одной из самых протяженных в мире железных дорог, получившая название Транссибирская магистраль. Произошло это в феврале 1914 года, причем стыковка последнего участка состоялась у станции Кимкан на перегоне между станциями Облучье и Покровка, т.е. на территории будущей ЕАО. В нашей газете в феврале текущего года был опубликован очерк «Транссиб подошел к Амуру». Откликнулись на это событие некоторые СМИ Челябинской области, откуда начинался Транссиб, ряд средств массовой информации Сибири, Приамурья и Приморья. В Омске должно вот-вот выйти из печати документальное издание, посвященное всем этапам строительства магистрали.

Если юбилей Транссиба не нашел, к сожалению, более широкого общественного внимания, то что говорить, к примеру, о многочисленных ответвлениях от этой дороги, построенных в разные годы. Три из них – железнодорожные ветки Биробиджан-Ленинск, Известковая-Чегдомын, Волочаевка-П-Комсомольск-на-Амуре – имеют прямое отношение к биографии нашей области. Попробуем хотя бы вкратце рассказать о строительстве этих веток, что не будет лишним в год 80-летия области.



Эти «секретные» стройки

Самое, пожалуй, интригующее в этой теме то, что о строительстве названных веток, к примеру, в комплектах газет «Биробиджанская звезда» за период с 1938 года по 1944 нет даже намека, что эти строящиеся объекты вообще существовали тогда в автономной области. Впрочем, ничего удивительного – прокладывали ветки тысячи заключенных АмурЛАГа, который входил в «империю» ГУЛАГа (Главное управление лагерей). Понятно, что Главлит, а проще говоря цензура, наложила табу на эту тему, и журналистов к ней не подпускали даже близко.

Кое-какую информацию о царивших тогда на стройке порядках мне удалось получить уже много лет спустя от бывшего охранника зеков Николая Григорьевича (фамилия не указывается из этических соображений – у него в области есть еще родственники). В конце 30-х – начале 40-х годов он служил в войсках НКВД, одно из подразделений которого находилось на станции Известковая Облученского района. В полутора километрах от нее находилась зона примерно с десятком бараков, обнесенных несколькими рядами колючей проволоки. Рядом были здания администрации и казарма охраны. По словам Николая Григорьевича, заключенные работали на строительстве начального 30-километрового участка Известковая-Кульдур, от которого дальше ветка уходила на Чегдомын. В зимние периоды с 40-45-градусными морозами заключенным, облаченным в не приспособленную для таких температур одежду, приходилось очень туго.

- Даже мы, в своих овчинных тулупах, валенках, должны были жечь костры, чтобы согреться, а зекам и этого не было дозволено, - вспоминал мой собеседник. – Неудивительно, что более слабые здоровьем люди зачастую не могли выполнить

установленную для них норму выработки, а значит, не получали положенной пайки. Без еды они обессиливали и нередко умирали прямо на трассе. Хоронили их тут же, рядом со строящейся дорогой...

Вся более чем 300-километровая ветка Известковая-Чегдомын вступила в эксплуатацию в 1944 году, и по ней сразу же пошел на Транссиб каменный уголь Ургальского месторождения, одного из крупнейших на Дальнем Востоке. Добыча топлива там ведется и сегодня, и оно поступает, в том числе и для нужд автономной области.

Еще одну железнодорожную ветку, протяженностью 352 километра, которая соединила ст. Волочаевка-II с Комсомольском-на-Амуре, также строили заключенные. Эту боковую магистраль начали прокладывать еще в 1936 году, и она была сдана в эксплуатацию в 1940. Ветка действует и в настоящее время, обеспечивая перевозку пассажиров с Транссиба на Комсомольск и обратно, а также доставку различных грузов. Обе ветки – Известковая-Чегдомын и Волочаевка-II – Комсомольск-на-Амуре – имеют выход на Байкало-Амурскую магистраль.

В интересах обороны

В предвоенный период на территории автономии была построена еще одна железнодорожная ветка, соединившая г.Биробиджан со ст. Ленинск (рядом с районным центром – селом Ленинское). Если обе ветки, о которых написано выше, прокладывались в интересах экономического развития северных районов Хабаровского края, то магистраль от Транссиба ленинского направления имела стратегическое военное значение. Из довоенной истории нам известно, что в 30-х годах часть Китая, в том числе Маньчжурия, были оккупированы Японией – вдоль Амура находился крупный военный контингент Квантунской армии. Не исключалась вероятность японской агрессии против Приамурья, поэтому железнодорожная ветка давала возможность ускоренного продвижения к левому берегу Амура подразделений Красной Армии, военной техники, а также строительных материалов для возведения оборонительных сооружений.

Прокладывали Ленинскую ветку сразу с нескольких участков команды заключенных АмурЛАГа. Часть рабочих, осужденных, естественно, по политическим статьям, базировалась вблизи областного центра и на нескольких участках по территориям Биробиджанского и Ленинского районов. Понятно, что их труд эксплуатировался тоже нещадно, была среди них и высокая смертность. Движение по Ленинской ветке открылось накануне Великой Отечественной войны, в начале 1941 года.

Кстати, память о себе «амурлаговцы» оставили не только в виде железнодорожной магистрали. Село Унгун Ленинского района до сих пор обеспечивается питьевой водой через весьма оригинальную систему ее подачи. Она выглядит следующим образом. Примерно в четырех километрах от Унгун на склоне одной из сопок горной системы Чурки прямо на русле ключа под названием Дубняшка был поставлен трехметровой высоты бетонный «стакан» с сетчатыми фильтрами для задержки листвы и другого мусора. От него проложили подземный трубопровод, по которому ключевая вода была направлена в село, распределяясь в нем по сети водоснабжения, состоящей из водоколонок. Никаких тебе затрат энергии, никакой платы за прекрасное качество воды. К сожалению, мы уже, наверное, никогда не узнаем, кто был автором этого оригинального проекта. Во всяком случае, это был незаурядный, талантливый человек. Его детище действует уже более 70-ти лет.

Правда, на одном из участков системы недавно образовалась трещина и происходит незначительная утечка воды. Как сообщили редакции в Лазаревской сельской администрации, в состав которой входит также село Унгун, с наступлением лета будет проведена ревизия системы, чтобы выявить место дефекта. Так что уникальный по своему инженерному решению унгунский водовод будет исправно служить и впредь.