

К. В. Чепурный

ЗАБЫТЫЙ ПРОЕКТ

(о проекте строительства железной дороги на Камчатке)

В статье на основе исследований и неопубликованных архивных материалов рассмотрены некоторые аспекты предложений проекта строительства железной дороги на Камчатке, и прежде всего соединяющей столицу региона с населенными пунктами западного побережья полуострова.

Ключевые слова: железная дорога на Камчатке, Крамаренко Г. А., Городнянский А. М.

K. V. Chepurny

FORGOTTEN PROJECT

(On the project of building a railroad in Kamchatka)

The article, based on research and unpublished archival materials, examines some aspects of the proposals for the construction of a railway in Kamchatka, primarily connecting the capital of the region with the settlements of the western coast of the peninsula.

Keywords: railway in Kamchatka, Kramarenko G.A., Gorodnyansky A. M.

Истории проектов строительства железной дороги на полуострове от первых предложений до конца 1950-х гг. посвятил свою работу известный камчатский краевед Сергей Витальевич Гаврилов. И основными причинами строительства в ней звучат экономические. Но не всегда они были на первом плане. Немаловажную роль полуостров играл и играет в обороноспособности нашей страны, являясь ее восточным форпостом. Вопросы обороны в конце 1930-х гг. выходили на первый план и в проекте железной дороги, нереализованном по различным причинам. Ниже рассмотрены некоторые заслуживающие внимания моменты, связанные с данным вопросом.

Первые предложения

В работе Гаврилова отмечено, что к концу XIX в. было выявлено, что реки западного побережья Камчатки дают более обильные уловы, но там нет гаваней для стоянки судов, в связи с чем затруднено сообщение с ним, а отсутствие регулярной связи приводило к громадным убыткам. Прокладка железной дороги позволила бы обеспечить безопасность судов и людей, и удлинить промысловый сезон до 6–7 месяцев без риска срыва вывоза заготовленной рыбы. Речь шла именно о железной дороге, в связи с тем, что в то время железнодорожный транспорт был единственным в данных условиях, позволяющим перевозить значительные грузы на большие расстояния [3, с. 123–141].

Первое предложение о строительстве железной дороги на Камчатке, которая соединит западное побережье с портом Петропавлов-

ска-Камчатского, было изложено обследовавшим камчатское побережье «в рыболовном отношении» в 1907 г. рыбопромышленником Гавриилом Амосовичем Крамаренко в его докладе Императорскому Русскому географическому обществу 22 марта 1908 г.

На Сахалине он более известен своими фиктивными промыслами, которые стали появляться в связи с протекционистской политикой России в отношении отечественного рыболовства и приостановкой выдачи участков японским рыбакам. Тогда подставные лица из русских «арендовали» на свое имя рыболовные участки, фактическую деятельность на которых вели японцы, которые платили не в казну, а русским «арендаторам». Так, японец Фурукава платил Г. А. Крамаренко за сдачу двух участков тысячу рублей [7, с. 119]. Более подробно его деятельность на Сахалине описал Влас Дорошевич в очерке «Сахалинский Орфей» в сборнике «Каторга» [5, с. 116–122].

О происходящем на Сахалине по результатам экспедиции на Дальний Восток докладывал в отчете министерству земледелия и государственных имуществ Петр Юльевич Шмидт [10, с. 369–378], но вскоре разразилась Русско-японская война 1904–1905 гг., и по ее итогам Россия утратила южную часть Сахалина, а Крамаренко, соответственно, свои рыбопромысловые участки. После этого он появляется на Камчатке.

Наряду с предложениями об устройстве телеграфа на полуострове, предоставлении льгот рыбопромышленникам и другими, Крамаренко было высказано пожелание: «*обратить внимание на устройство железнодорожного пути по*

западному побережью с выходом в Петропавловскую гавань...» Но далее он пишет: «Первые четыре пункта[,] несомненно[,] легче осуществимы. Но Камчатка, с чудной Петропавловской бухтой и со своим богатством[,] займет надлежащее положение лишь только при осуществлении последнего проекта» [8, с. 52]. То есть сам не уверен в возможности осуществления данного предложения.

И действительно, до революции предлагаемый проект можно было рассматривать, скорее, как пожелание, имеющее малый шанс на реализацию, в связи с тем, что частный капитал финансировать такую грандиозную стройку не в состоянии, и требовалось участие государства, у которого тогда были более приоритетные направления...

1930-е

К идее постройки железной дороги вернулись с созданием Акционерного Камчатского общества (АКО), и 1 января 1930 г. правительство СССР приняло постановление, обязывавшее Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) провести изыскания трассы железной дороги между Петропавловском и Усть-Большерецком и приступить к строительству.

В 1930-е гг. это было не просто возможно, а уже имелся опыт прокладки железных дорог, причем не только узкоколейных, а стандартной колеи 1524 мм на такой же изолированной территории Дальнего Востока. Это прокладка первой на острове Сахалин ширококолейной линии, связавшей порт Москальво с нефтяными промыслами Охи. Строительство данной дороги началось в августе 1930 г. и проходило в крайне тяжелых климатических и географических условиях. Первые девять километров по ровной местности и хорошему грунту были проложены довольно быстро, а дальше начались труднопроходимые мари (болота), засылающие грунт, из-за этого строительство продолжилось зимой, прокладывая путь по снегу, подбивая шпалы мерзлой землей, частые трех-четырех дневные бураны заносили трассу. Но работы были выполнены, и в 1932 г. дорога была принята в эксплуатацию. Протяженность однокольного пути составляла 41 км, паровозный парк имел пять паровозов серии «Ов» и четыре тендера, большинство из которых были завезены в 1932 г. [6, с. 52–55].

Одной из основных технических сложностей была доставка паровозов на Сахалин и их разгрузка на необорудованном побережье.

«В связи с невозможностью разгрузки паровозов с морского парохода на Сахалине, Дальжелдорстрой (организация, ведущая строительство. – К. Ч.) еще 3 мая обратился в АГРФ (Амурская гражданская речная флотилия [Амурское речное пароходство]. – К. Ч.), ориентируясь на отправку паровозов по Амуру.

13 мая АГРФ ответила согласием, но с условием разборки паровоза на части весом не более 1 т – явно невыполнимое требование (вес паровоза Ов более 53 т – К. Ч.) <...> Сахалин не имеет сборочных мастерских, и поэтому необходимо ориентироваться на способ, наименее затрудняющий ввод паровозов в эксплуатацию. Для каждого дальневосточника ясно, что не имеющая прецедента переброска паровозов по Татарскому проливу была рискованной в условиях майского плавания, то в августе она становится десятикратно опасной[,] и уже действительно ставит под удар дело постройки в этом году желдорлинии.

Лишь 10 августа баржа была загружена рельсами и подана 12 августа к сооруженной эстакаде и ветке к ней. Но и этот последний эпизод не обошелся без ведомственной свистопляски: Дальжелдорстрою было отказано в передаче стрелки, лежащей в бездействии уже не один год на противоположном берегу Амура. Благодаря этому во время погрузки путь пришлось шесть раз разбирать, оттаскивая в сторону[,] и снова собирать. Сама процедура погрузки заняла вместо одних суток – трое. Велико, вероятно, было удивление американских инженеров, наблюдавших во время осмотра моста странную и непонятную работу красных инженеров во главе с самим начальником строительства.

Несмотря на преступное желание целого синклита организаций всеми силами обезоружить на этот год построенную дорогу, паровозы прибыли на Сахалин благополучно и также благополучно были разгружены» [2, л. 29–34].

Так описывает происходящее в секретном письме от 9 ноября 1930 г. в адрес секретаря Далькрайкома член бюро крайкома Терентий Дмитриевич Дерибас.

Аналогичные работы в случае прокладки железной дороги предстояло выполнять и на Камчатке, но в гораздо больших объемах. Правда, в отличие от севера Сахалина, где не было оборудованных портов, подобных сложностей с разгрузкой паровозов на Камчатке возникнуть не должно.

Очередной толчок проектам строительства дало увеличение группировки войск на Кам-

чатке в конце 1930-х гг. и формирование новых частей.

Докладная записка

«Необходимость железнодорожных путей: Петропавловск – Усть-Большерецк, Усть-Большерецк – по восточному побережью на север и Петропавловск – Мильково обосновывается тем, что стратегические и тактические задачи по обороне побережья полуострова Камчатки требуют от войсковых частей большой манёвренности с таким расчётом, чтобы войсковые части с наименьшей затратой времени могли быстро и легко перебрасываться с одной части полуострова на другую. Отдаленность районов расположения частей крайне затрудняет решение этой задачи, а во многих случаях будет теряться всякий смысл перебросок лишь только потому, что сама переброска будет стоить очень много дорогого времени и в конечном счете может быть безрезультатной. Избавиться от таких неприятных затрудняющих условий можно только путём постройки железнодорожной линии[,] связывающей эти два жизненных пункта и пункты расположения частей.

Соображения экономического порядка также говорят за крайнюю необходимость постройки железнодорожной линии. Район Усть-Большерецка богат самыми разнообразными предметами промыслов. Так, например, в районе имеются рыбные промыслы и обрабатывающие предприятия. В настоящее время насчитывается девять рыбных комбинатов и десять рыбоконсервных заводов, рыбопродукция с которых вывозится с большими затруднениями и даже с перебоями. В районе быстро растет сельское хозяйство, увеличивается посевная площадь и урожайность. Однако сбыт товаров, продукции сельского хозяйства, ввиду отсутствия дорог и отдаленности от районов и областного центра, крайне затруднён. Немаловажное значение приобретают имеющиеся в районе строительные материалы, топливо и благородные металлы. Есть большие залежи торфа, найдены залежи гранитовых и кварцевых песков, много высококачественной пемзы. Первое место нужно отнести торфяным богатствам – его запасы очень велики. В 17-ти местах найден бурый уголь, а также обнаружены золотоносные пески, речная жемчужина и раковины. Всё вышеизложенное также слабо реализуется из-за отсутствия дорог и лишний раз подтверждает крайнюю необходимость железнодорожной связи.

Петропавловск – Мильково

а) Стратегические и тактические задачи. Они имеют одинаково серьёзный характер и также настойчиво говорят о необходимости железнодорожной связи, как и Петропавловск – Усть-Большерецк.

б) Соображения экономического порядка исходят из следующего:

Мильково расположено в самой плодородной долине, здесь прекрасно способствующие климатические условия для плодородности всяких предметов питания и, главным образом, овощей, что на Камчатку до сего времени забрасывается с материка в очень больших массах. Здесь же большие запасы строительных материалов, что крайне дорого в других местах Камчатки, и все эти продукты и материалы в силу плохой и почти отсутствующей дорожной связи остаются во многом не реализованы.

С разрешением вопроса строительства железной дороги, связывающей Петропавловск – Мильково, жизненные центры получили бы возможность обеспечиваться своими местными материалами и предметами, и всё это дало бы возможность сократить ввоз с материка до минимума. Решением вопроса о строительстве железнодорожной линии значительно бы благоприятнее решались вопросы как стратегического, так и экономического порядка.

Исходя из вышеизложенного, командование войсковой части № 9122 настойчиво просит разрешения вопроса о строительстве железнодорожной линии, связывающей основные экономические и стратегические пункты, отмеченные на приложенной при сём схеме».

Командир войсковой части: Городнянский

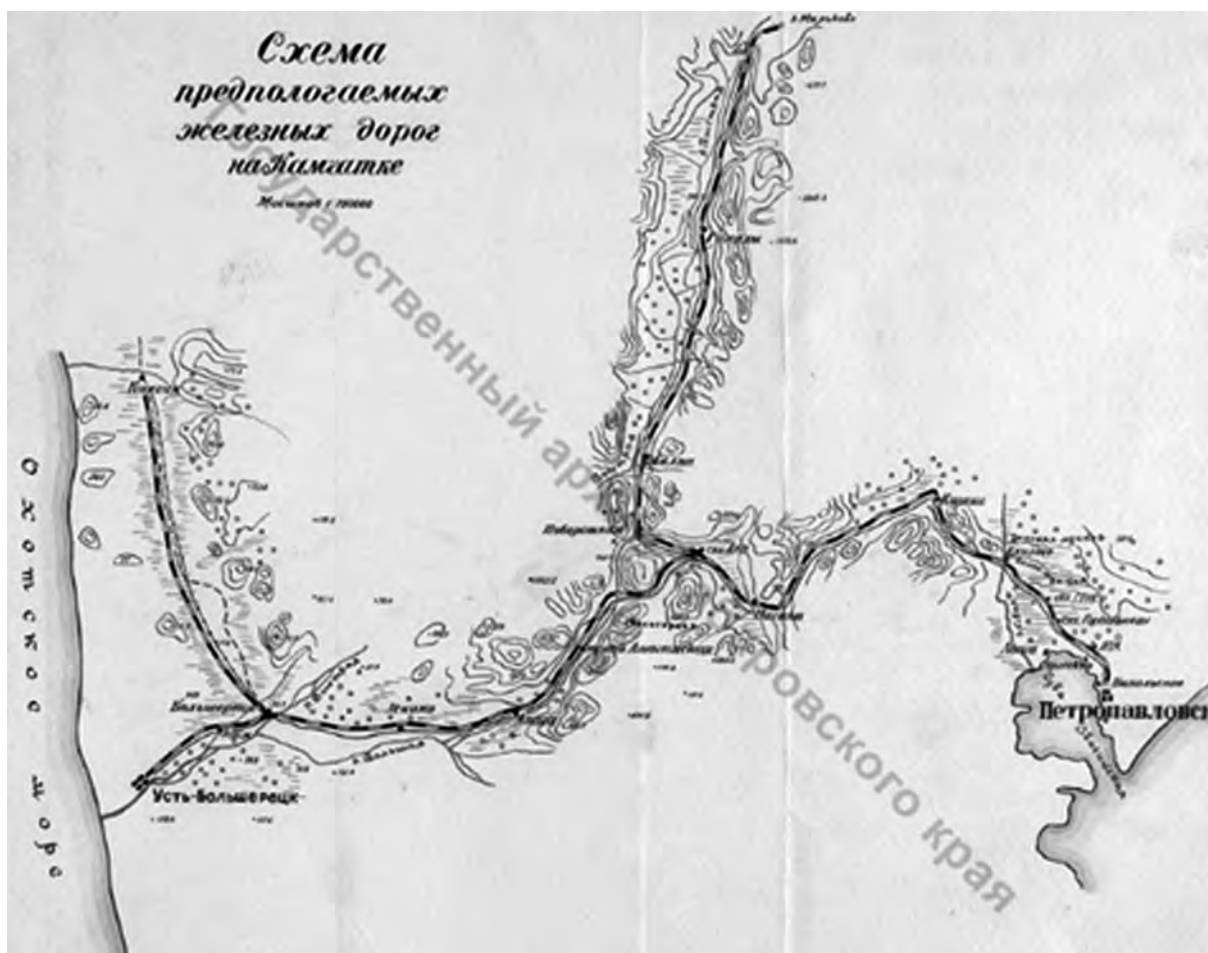
Военком: бригадный комиссар Червов

23 декабря 1938 год

Петропавловск-на-Камчатке» [1, л. 1–4].

Приведенная выше докладная записка о необходимости строительства железной дороги на Камчатке была направлена командованием камчатской дивизии в Хабаровский крайком 23 декабря 1938 г.

О знакомстве с автором записки, на тот момент полковником, А. М. Городнянским, и событиями, связанными с формированием 101 дивизии на Камчатке, в газете Дальневосточного военного округа «Суворовский натиск» в 1964 г. публиковались воспоминания генерала армии М. М. Попова, который летом 1938 г. был назначен на должность заместителя командующего Дальневосточным фронтом. По прибытию в штаб



Ил. 1. Схема предполагаемых железных дорог на Камчатке. Масштаб 1:750 000 [1, л. 4]

фронта, командующим В. К. Блюхером он был направлен в длительную командировку на Камчатку с задачей развернуть дислоцировавшийся там отдельный камчатский стрелковый полк в стрелковую дивизию, оформить полки и отдельные части дивизии, назначить их командование, а также сформировать управление дивизии. Ему рекомендовалось смелее выдвигать местных командиров и политработников, так как «и на материке тяжело с командным составом». На пост командира дивизии В. К. Блюхер порекомендовал присмотреться к командиру камчатского полка, полковнику Городнянскому.

Прибыв в Петропавловск-Камчатский из Владивостока на теплоходе «Ленин», М. М. Попов встретился с секретарем Камчатского обкома, от которого получил подробную информацию о положении дел на Камчатке, и, в свою очередь, по совету В. К. Блюхера, проинформировал его о целях и задачах комиссии. В ответ была обещана всемерная помощь в устройстве и расквартировании войск. Затем была проведена проверка полка, которую он достойно выдержал.

«На другой день мы начали проверку полка, причем, как традиционно у нас полагается, на-

чали со строевого смотра. При обходе построенного полка внешний вид личного состава, ответы на приветствия и, наконец, прохождение его торжественным маршем не вызывали никаких претензий.

А затем тщательно проинструктированные члены комиссии приступили к своей работе. Мы же с А. М. Городнянским решили обойти лагерное расположение полка. Шли не торопясь, заходя во многие палатки, ружейные домики, канцелярии и каютерки, умывальники. И везде – идеальная чистота и порядок, образцовая уставная служба. Четкие рапорты и доклады лиц суточного наряда, их подтянутый строевой вид, аккуратно выглаженное обмундирование. Мы побывали на кухнях, в столовых, на складах. На это ушло немало часов, и, откровенно говоря, все виденное мною производило исключительно хорошее впечатление. Я уже мысленно формулировал свою шифровку Блюхеру о первом ознакомлении с полком, который мы никак не рассчитывали найти в таком хорошем виде.

Правда, это пока внешняя сторона. Надо было ожидать результатов проверки боевой подготовки и боевой готовности полка.

Вместе с Городнянским мы побывали на стрельбищах, ходили к мишеням, рассматривали пробоины и определяли результаты стрельбы, бывали на тактических учениях, политзанятиях, на занятиях по физподготовке – всюду, где дотошные представители штаба фронта со всей строгостью и тщательностью проверяли подразделения полка.

Я жил в одном домике с членами комиссии, и обычно, встречаясь по вечерам, мы обменивались предварительными результатами и впечатлениями о ходе проверки. Все исключительно хорошо отзывались о высоком уровне боевой подготовки. На всех стрельбах только хорошие и удовлетворительные результаты. По тактической подготовке тоже серьезных замечаний нет. Конечно, есть недочеты, но они легко устранимы. В полку чувствуется крепкая рука требовательного и хорошо знающего дело командира-организатора.

Но вот, наконец, проверка закончена. Члены комиссии с документами на руках докладывают о результатах. По всем основным показателям полк заслуживает хорошую оценку.

– У нас на материке, – сказали мне члены комиссии, – немного таких полков.

Как же так, раздумывал я, полк стоит, как принято говорить, на отшибе, много лет никем не проверялся, по существу[,] предоставлен самому себе и находится в таком хорошем состоянии? Конечно, в первую очередь это объясняется личными качествами его командира...» [9, с. 59–64].

Вскоре после проверки на командира полка в штаб фронта была направлена шифротелеграмма с представлением его на должность командира дивизии, а через несколько дней был получен приказ командующего о назначении Городнянского комдивом. Около месяца заместитель командующего фронтом с командиром дивизии занимались ее формированием, и Попов обратился к командующему с просьбой разрешить вернуться в Хабаровск.

На Камчатке тогда еще не знали, что развернулись события у озера Хасан, и командующий потребовал остаться на полуострове для организации его обороны от возможных провокаций японского военно-морского флота, а для усиления – на полуостров был направлен дивизион тогда еще новых подводных лодок «Ленинец».

Ярко характеризует его отношение к возникающим задачам такой эпизод:

«Вместе с моряками и пограничниками работали и уточнили на побережье план его защиты и обороны. Дело в том, что вход в Авачинскую губу охраняли морские артиллерийские

батареи, не имевшие никакого прикрытия. Незначительный десант мог бы захватить их почти без боя, особенно ночью. Решили выделить нехотное прикрытие из полка Городнянского, о чем он тут же отдал соответствующие распоряжения. Мне очень понравился Городнянский при решении этих вопросов. Никаких местнических настроений. Отдавал все, что нужно для дела, не считаясь с тем, кому – морякам ли или пограничникам. Раз нужна помощь стрелкового полка, он оказывал ее в полном объеме. «Да, – думалось мне, – этот комдив будет на месте, он мыслит и действует по-государственному и отлично понимает свою ответственность в качестве старшего военного начальника на Камчатке».

Почти весь август я пробыл на полуострове, используя все свободное время для детального его изучения. Большую помощь в этом оказал мне Городнянский, глубоко изучивший свой край. Он хорошо знал людей, и люди знали его, ему верили, и он у них пользовался непререкаемым авторитетом» [там же].

Как видно из вышеизложенного, военное командование также было заинтересовано в прокладке железной дороги в кратчайшие сроки, но вскоре грянула война, и перед Камчаткой встали более важные задачи.

Судьба Городнянского сложилась трагически. Будучи командующим 6-й армией Юго-Западного фронта в звании генерал-лейтенанта, он погиб в бою при выходе из окружения 27 мая 1942 г. на барвенковском плацдарме. Был похоронен немцами на хуторе Орлиноярск Петровского района Харьковской области, а после освобождения перезахоронен в г. Харькове на Пушкинском кладбище [там же].

Заключение

Необходимость постройки железной дороги, соединявшей западное побережье с Петропавловском-Камчатским и другими путями, диктовалась не только экономическими причинами. В 1930 гг. в первую очередь командование войсковыми частями гарнизона ставило вопрос обороны операционного направления и возможности быстрой переброски войск в районы боевого применения, в том числе на западное побережье полуострова. Экономические вопросы также не обходились вниманием, но для начальника гарнизона они были вторичными. Таким образом, в транспортной инфраструктуре были заинтересованы не только руководители области, но и армия. И все же до войны на полуострове железнодорожное строительство не было развернуто,

и велось строительство только автомобильных дорог.

На Сахалине в то же время планировалось развернуть крупное железнодорожное строительство, которое соединит центр области Александровск-Сахалинский с центром нефтяной промышленности городом Оха. Но строительство также прервала Великая Отечественная война...

И в послевоенное время решения принимались с оглядкой на сахалинский пример автомобильной железной дороги.

В октябре 1948 г. Советом Министров СССР было принято постановление № 3735 о строительстве Министерством внутренних дел СССР железной дороги «южносахалинского типа» от Петропавловска до рыбокомбината им. Микояна, и от него до Озерной [3, с. 135]. Дорога «капской» колеи шириной 1067 мм просуществовала на Сахалине со времени его освобождения от японской оккупации в 1945 г. до 2019 г., когда она была перешита на общероссийский стандарт 1524 мм.

Тем же постановлением было прекращено строительство железных и автомобильных дорог в этих регионах. 21 марта 1953 г. был подготовлен проект постановления Совета Министров СССР «Об изменении строительной программы 1953 года», в котором, мотивируя тем, что строительство не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства, Совет Министров СССР постановлял прекратить строительство следующих объектов:

- железная дорога Комсомольск – Победино;
- тоннельный переход под Татарским проливом;
- железная дорога Петропавловск-на-Камчатке – Усть-Большерецк;

- автомобильная дорога Усть-Большерецк – Озерновский рыбокомбинат [4, с. 790].

Одной из причин была острая нехватка рабочих рук. Дорожное строительство на Камчатке велось, в том числе, и силами заключенных и японских военнопленных. Но рабочих рук было мало, и в дальнейшем строительство планировалось форсировать воинскими формированиями. В постановлении от 21 марта 1953 г. указывалось: «Обязать Министерство обороны СССР (т. Василевского) прекратить комплектование двух дорожно-строительных дивизий, предусмотренных Постановлением Совета Министров СССР от 30 января 1953 года за № 273-126-с, на которые возложено выполнение работ по строительству железной дороги Петропавловск-Камчатский – Усть-Большерецк и автомобильной дороги Усть-Большерецк – Озерновский рыбокомбинат» [4, с. 791].

В настоящее время постройка железной дороги, связывающей населенные пункты полуострова, не актуальна, в связи с тем, что региональные потребности в перевозках на данных маршрутах обеспечиваются автомобильным транспортом. Что касается глобального проекта соединения полуострова с общероссийскими железными дорогами – в августе 2023 г. глава края скептически отозвался о возможном строительстве Ленско-Камчатской железнодорожной магистрали, поскольку в регионе для этого нет ни пассажирской, ни грузовой базы [11].

Но история еще не закончена, и, как знать, может быть настанут времена, когда рассмотренные проекты будут вновь актуальны.

1. ГАХК [Государственный архив Хабаровского края]. Ф. 35. Оп. 1. Ед. хр. 34.
2. Там же. Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 239.
3. Гаврилов С. Камчатское наследие : ист. очерки. Петропавловск-Камчатский : Камч. печ. двор, 2006. 311 с.
4. ГУЛАГ (Главное управление лагерей). 1918–1960 / сост.: А. И. Кокурин, Н. В. Петров ; ред. А. Н. Яковлев. М. : МФД, 2000. 888 с.
5. Дорошевич В. М. Сахалинъ. I Каторга. М. : Тип. И. Д. Сытина, 1907. 190 с.
6. Костанов А. И. Самая восточная дорога России : очерки истории Сахал. желез. дороги. М. : Транспорт, 1997. 218 с.
7. Он же. Освоение Сахалина русскими людьми. Южно-Сахалинск : Дальневост. кн. изд-во, Сахал. отд-ние, 1991. 152 с.
8. Крамаренко Г. А. Путешествие на Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1908. 218 с.
9. Смыслов О. С. Забытый полководец. Генерал армии Попов. М. : Вече, 2015. 508 с.
10. Шмидт П. Ю. Морские промыслы острова Сахалина. Отчет Министерству Земледелия и Государственных имуществ о научно-промысловых результатах Корейско-Сахалинской экспедиции Императорского Русского географического общества 1900–1901 гг. СПб. : Тип. Г. П. Пожарова, 1905. 458 с.
11. Глава Камчатки [В. Солодов] назвал фантастикой создание железной дороги на полуострове // РБК [РосБизнесКонсалдинг] : [сайт]. Дата публикации: 07.08.2023. URL: <https://www.rbc.ru/business/07/08/2023/64ce3c239a79473a8a5b87fa?ysclid=lslnepfmn8651626852> (дата обращения 20.02.2024).