



ОЧЕРК. ПУБЛИЦИСТИКА

Владимир ЛАМИН,
доктор исторических наук

БРОСОК ЧЕРЕЗ СИХОТЭ-АЛИНЬ, ИЛИ ИСТОРИЯ ОДНОЙ СЕКРЕТНОЙ СТРОЙКИ

В ночь с 8 на 9 августа 1945 года, пятьдесят лет назад, Вооруженные Силы СССР перешли в наступление по всему периметру советско-маньчжурской и монголо-китайской границы. В считанные дни группировки Квантунской армии, этого мощного кулака японского милитаризма, занесенного над Приморьем, Приамурьем и Забайкальем, были разгромлены. На фоне этих впечатляющих побед Советской Армии остались незаметными успешные боевые операции на Южном Сахалине и Курилах. И только узкий круг лиц из военного и партийно-хозяйственного руководства Дальнего Востока знал, что эти операции стали возможными благодаря досрочному вводу в строй железной дороги Комсомольск — Согнавань.

Вплоть до самого последнего времени об истории этой дороги, ее проектировщиках и строителях почти не упоминалось в краевых изданиях, словно через Сихотэ-Алинь к Татарскому побережью в чрезвычайных условиях войны пробивались не живые люди, а призраки. Новосибирский историк Владимир Александрович Ламин в своей публикации воскрешает эпизоды былого, устранив еще одно «белое пятно» в истории Дальнего Востока.

ЖЕСТОКИЙ ВЫЗОВ ЭПОХИ

Тридцатые годы для советского Дальнего Востока можно назвать временем больших надежд. Тогда как в адрес партийно-советских, и в первую очередь плановых, органов других регионов уже выдвигались подозрения и предъявлялись обвинения в местничестве, центробежных устрем-

лениях, хозяйственной автаркии, сепаратистских тенденциях, дальневосточные хозяйственные проекты и инициативы, как правило, крупномасштабные и дорогостоящие и достаточно ясно ориентированные на реализацию принципа экономического саморазвития, неизменно встречали позитивное отношение Центра.

Внимание к дальневосточным инициативам комплексного экономического строительства, удовлетворяющего нужды и потребности края и обеспечивающего все возрастающий экспорт продукции, определялось давней и ставшей на рубеже двадцатых-тридцатых годов особенно популярной идеей превращения Тихоокеанского побережья в широкие ворота России, дающие ей выход на бездонный азиатско-тихоокеанский рынок. Не исключалась также вероятность установления многообещающих торговых отношений с индустриальной Америкой. Разнообразные и богатые природные ресурсы Дальневосточного региона оценивались как исключительно благоприятные для его превращения в валютный цех страны. «Ковать» валюту предполагалось прежде всего из лесных массивов и биологических ресурсов моря. Золото, на поиске и разведке месторождений которого сосредоточивались значительные усилия с середины двадцатых годов, само по себе являлось абсолютным активом. Выгоды внешней торговли через «тихоокеанские ворота» еще контрастней подчеркивались в сравнении с традиционно стесненными, полублокированными выходами из Балтики и Черного моря. Пожалуй, всерьез конкурировать с дальневосточным побережьем могли бы только мурманское и беломорское. Однако наряду с достопримечательностями (близость к наиболее плотно населенным и промышленно развитым районам страны) они имели существенный дефект.

«Ворота» через них вели в Западную Европу, рынок которой для российских товаров всегда был трудным. После более чем полугородестилетнего отсутствия России на западноевропейском рынке традиционные хлебные прилавки оказались заняты Канадой и США. На индустриальном Западе можно было купить все что угодно, в первую очередь продукцию машиностроения, столь необходимую для реконструкции хозяйства страны, продать же что-либо из традиционных продуктов российского экспорта по достойной цене представлялось делом непростым. Дальневосточное же побережье, напротив, открывало возможности для российской торговой экспансии, экспорта сырья и впоследствии разнообразной продукции на расположенный в непосредственной близости и находившийся в неустойчивой фазе перераспределения азиатско-тихоокеанский рынок. Вот почему в Москве вполне здраво рассудили: чем больше можно будет продать через дальневосточный «прилавок» и, соответственно, заработать валюты, тем больше шансов потратить выручку на западноевропейском рынке.

В то же время проекты хозяйственного строительства в Западной и Восточной Сибири в лучшем случае откладывались на неопределенную перспективу, как говорится, ложились под сукно. В менее благоприятной обстановке или ситуации, обострившейся лобовой настойчивостью авторов их и солидарных с ними лиц из руководящей региональной элиты, энергия последних гасилась холодным душем подозрений в политической неблагонадежности, обвинений в хозяйственной недальновидности, местнических и центробежных устремлениях, сепаратистских умонастроениях... Лексикон ярлыков, которыми центральная бюрократия ограждала свою монополию на всеобъемлющее и повсеместное — «от Москвы до самых до окра-

ии» — мудрое руководство социально-экономическими процессами и категорическое пресечение тенденций регионального экономического самоуправления, был в те времена крутым и вовсе не пустой угрозой.

Другая важная причина, влиявшая на отношения центрального партийно-государственного руководства к дальневосточным хозяйственным инициативам, определяясь скромностью военно-стратегического потенциала СССР на Тихоокеанском побережье. Растворимость транспортных коммуникаций, связывающих Дальний Восток с центральными промышленными районами страны, отсутствие сколько-нибудь мощных индустриальных узлов в Сибири вплоть до Урала, собственные производственные структуры, мало пригодные для оборонного перепрофилирования, всего лишь два с половиной десятилетия назад предопределили роковой исход скоротечной войны с Японией. В ту войну гвозди и подковы на Дальний Восток доставлялись из Центральной России, коммерческие перевозки по Транссибу были почти полностью парализованы движением военных эшелонов. Угроза новой войны на Дальнем Востоке нарастала вполне зримо. Рана от утраты половины Сахалина и близлежащих к нему островов далеко не зарубцевалась и на державном лице Советской России. Соль на нее сыпал японский милитаризм, вновь восходивший к своему звездному часу. Дальневосточные морские коммуникации СССР находились под неусыпным, настырным и зачастую откровенно вызывающим на конфликт контролем. Владивостокская военно-морская база в случае войны имела перспективу обратиться в корабельное кладбище. Не по дням, а по часам нарастала инициируемая японскими военными напряженность в арендной зоне КВЖД, построенной в свое время за счет России. Явно не был забыт и позор изгнания России с Ляодунского полуострова — форпоста российской военно-политической и торгово-экономической экспансии в Юго-Восточной Азии.

Необходимость укрепления обороноспособности дальневосточных рубежей определялась не столько ранами и позором проигранной войны четвертьвековой давности, сколько высокой вероятностью повторения рокового исхода в будущей, признаки неизбежности которой представлялись все более очевидными.

Таким образом, идеи создания на Дальнем Востоке саморазвивающегося хозяйственного комплекса звучали в унисон с требованиями укрепления обороноспособности тихоокеанских рубежей. Транспортная удаленность дальневосточных предприятий от основных промышленных центров страны оборачивалась военно-стратегической незащищенностью громадной территории. Концепция форсированного, и в определенном смысле автономного, развития региональных экономических структур совпадала с условиями создания индустриального тыла дислоцированных на Дальнем Востоке воинских формирований. Гражданская администрация и военное командование края, действуя в отдельности своими способами и средствами, но все же объединенными усилиями в едином, согласованном до деталей направлении, добивались немалых успехов на этом поприще.

Творческая и в некотором роде спонтанная генерация проектов перспективного экономического развития Дальневосточного региона, начавшаяся в конце двадцатых годов, в тридцатые приобретает упорядоченный и последовательный характер. В первую очередь были определены проблемы, без решения которых не приходилось рассчитывать на жизнеспособность, научно-практическую состоятельность идеи создания на Дальнем

Востоке полнокровного производственно-территориального комплекса и экономическую эффективность звеньев, его составляющих. В ранг приоритетных, после комплексного обследования естественных производительных сил края, была поставлена задача разработки и реализации программы формирования рациональной системы транспортных коммуникаций. В конечном виде она должна была отвечать, соответствовать, удовлетворять трем непременным требованиям: обеспечить надежность региональных производственных связей, открыть дублирующий Владивосток выход к Тихоокеанскому побережью из районов с богатыми концентрациями природных ресурсов и основанных на них промышленных узлов, увеличить провозо-пропускные мощности в направлении центрально-промышленных районов страны. Хозяйственные, экономические требования к принципиальной схеме транспортных коммуникаций, если можно так сказать, удачно сочетались с критериями, производными от задач наращивания оборонного потенциала.

Новый транспортный выход к Тихоокеанскому побережью открывал возможности для рассредоточенного базирования молодого Тихоокеанского флота, укрытия его за пределами радиуса действия авиации вероятного противника. Конфигурация схемы транспортного обеспечения региональных производственных связей достаточно органично адаптировалась к задачам построения глубоко эшелонированной обороны и оперативного маневрирования на значительном удалении от предполагаемой линии фронта, абрис которого обозначался по пограничному Амуру и Транссибирской магистрали, проходящей к югу от Хабаровска, в непосредственной близости от государственной границы. Усиление провозо-пропускных способностей Транссиба к западу от Хабаровска и сооружение новой железнодорожной линии по более удаленной от госграницы трассе являлись давней мечтой отечественных военных стратегов. Открывавшаяся на горизонте надежда на ее осуществление, конечно же, безоговорочно приветствовалась военным командованием на Дальнем Востоке и солидно поддерживалась генералитетом всесоюзного масштаба.

Активы дальневосточных экономических инициатив еще более возросли после того, когда в это дело включились местные органы ОГПУ, которые под своим грифом и по собственным каналам «продвинули» их на уровень положительного разрешения в высших директивных инстанциях. Поддержка со стороны органов политического надзора и контроля и затем, можно сказать, полное переподчинение им всех вопросов, связанных с разработкой проблем экономического строительства на Дальнем Востоке, открыли местным хозяйственным инициативам зеленый свет.

Проектные конторы ОГПУ (впоследствии НКВД, МВД ССР), занимавшиеся разработкой проблем хозяйственного строительства на Дальнем Востоке, в отличие от так называемой «шарашки», красноречиво описанной классиком гулаговской литературы, занимались отнюдь не игрой в бирюльки, не переливанием из пустого в порожнее. Откомандированные в них специалисты из заключенных и переподчиненные ведомству внутренних дел коллективы проектно-изыскательских учреждений и строительных организаций в тяжелейших социально-бытовых условиях выполнили огромные объемы работ пионерного характера.

Их соединенными усилиями осуществлялись общенаучное обследование и изучение природных богатств края, картографическое и геологичес-

кое описание, геодезическая съемка территорий, где прежде не ступала нога человека. Исследовались также проблемы строительства на вечномерзлых грунтах, разрабатывались гипотезы народнохозяйственного использования гидроэнергетического потенциала, земельных фондов, лесных запасов, топливно-энергетических ресурсов, был выполнен широкий спектр транспортно-экономических, в том числе полевых, экспедиционных изысканий. И, оказалось, причем очень скоро, их труд, в том числе и «скорбный», не пропал даром.

К началу 1932 года краеводческие основания программы хозяйственного развития Дальневосточного края в целом определились. Индустриальный центр размещался на Амуре в районе села Пермского. Будущий «город юности» предполагалось соединить с Транссибом тысячекилометровым железнодорожным полукольцом с примыканием его концов в районах станций Волочаевка на востоке и Уруша — на западе. Проблемы топливно-энергетического и сырьевого обеспечения решались постройкой ряда ответвлений от Транссиба в районы концентрации природных ресурсов.

Местное руководство ОГПУ, активно вошедшее в перспективное дело, опираясь на разработки специалистов подчиненных ему исправительных учреждений, предложило ряд существенных дополнений к программе хозяйственного строительства, представленной Далькрайпланом. Два из них относились к принципиальной схеме начертания транспортной системы. Третье — к практике организации строительства и обеспечения его рабочей силой.

По заключению экспертов из структур ОГПУ, из промышленного центра на Амуре следовало дать транспортный выход к Тихоокеанскому побережью, к бухтам Советской Гавани. Лишь в этом случае открывалась возможность реализации замысла транспортного обеспечения будущего широкого экспортно-импортного потока. По этим же соображениям предлагалось западную дугу железнодорожного полукольца «распрямить» и пункт его примыкания к Транссибу перенести из района станции Уруша в Тайшет. И получить железнодорожную линию магистрального класса, дублирующую Транссиб, прочно связывающую Дальний Восток с центром страны и открывающую дополнительные возможности для экспорта сырья из континентальной Сибири и для союзной внешней торговли.

Оба эти добавления с энтузиазмом поддержало военное командование на Дальнем Востоке. Их реализация отвечала насущным задачам создания надежного индустриального тыла, рассредоточенного базирования Тихоокеанского флота. К тому же будущая стратегическая транспортная артерия не подвергалась опасности разрыва потенциальным агрессором в первые же дни войны.

Третье добавление исходило непосредственно от местного руководства служб и структур ОГПУ и имело весьма специфический характер. Инициаторы разработки крупномасштабной программы хозяйственного строительства полагали, что хронически глубокий на Дальнем Востоке дефицит трудовых ресурсов вполне возможно компенсировать повсеместным применением трудосберегающих технологий. Руководство же ОГПУ, соглашаясь с возможностью и необходимостью построения дальневосточной промышленности на основе прогрессивных технологий, резонно указывало, что с учетом реально возможного ставка на них не выдерживает критики. Крайне сжатые сроки реализации программы (так, например, тысячекилометро-

вое железнодорожное полукольцо планировалось построить за один год) подвигали к поиску «нетривиальных» решений.

Вербовка рабочих рук в европейской части Союза и опыт возрождения переселенческой политики времен строительства Транссиба не обеспечивали притока необходимой массы рабочей силы. Подавляющую часть завербованных составляли вчерашние жители сельской глубинки, преимущественно молодежь, не имевшая специальности, как говорится, ничего громче тележного скрипа не слышавшая. Инициаторы переселенческой практики начали тридцатых годов упускали из вида тот факт, что мощность потока новоселов на рубеже XIX и XX веков генерировалась перспективой получения земельного надела. Теперь всюду были колхозы, и на Дальнем Востоке тоже, и потому для крестьян не было никакого резона отправляться на край света за символическими трудоднями. Эти абстрактные единицы оплаты нелегкого крестьянского труда проще было заработать в родной деревне.

Выход из цейтнота, предложенный «реалистами» из местных представительств ОГПУ, был, с точки зрения общественной морали, не столько нетривиальным, сколько, мягко говоря, вульгарным и, конечно же, новаторским не являлся. Их предложение сводилось к массированному использованию в промышленном, гражданском и транспортном строительстве труда узников исправительно-трудовых лагерей. Ведь одно только содержание значительных контингентов заключенных обходилось не дешевле, чем в случае обеспечения их общественно полезной работой.

ФАЛАНГИ, ВПЕРЕД!

Использование подневольного труда каторжан, арестантов и солдатских команд было достаточно распространенным явлением в дореволюционный период, в частности на строительстве восточных линий Транссиба. Рецидиву этой печальной практики несомненно способствовали «блиставшие» результаты широкомасштабного применения подневольного труда заключенных на строительстве Беломорско-Балтийского канала.

Вся эта «эпопея» завершилась в 1933 году эффектной акцией досрочного освобождения нескольких тысяч строителей-заключенных, со снятием с них судимости и восстановлением их в гражданских правах. Для тех, кто без отрыва от производства успешно посещал лагерную общеобразовательную школу, были открыты дополнительные вакансии в среднетехнических учебных заведениях и на рабфаках вузов. Если судить по документам и не подозревать их составителей в приписках и иных махинациях и фальсификациях, то многие показатели фактической нормы выработки, продемонстрированные обитателями Беломор-Баллага, выглядят фантастическими. Перевыполнение сменной нормы в полтора-два раза считалось нормальным явлением. Ударные бригады, звенья, фаланги не покидали объект, не побив своего вчерашнего трудового рекорда.

По слухам досрочная постройки и сдачи ББК в эксплуатацию не были обойдены вниманием и наградами и высшие чины ОГПУ, непосредственно возглавлявшие грандиозную стройку под генеральным руководством всеобщего любимца и пламенного оратора партии С. М. Кирова. Об экономической эффективности, народнохозяйственном значении затеянной по их инициативе «стройки социализма» можно спорить, однако то, что канал

был действительно построен в рекордно короткий срок, — факт. «Ответственное задание партии, правительства и лично тов. И. В. Сталина» (последний, правда, на стадии технико-экономического обоснования проекта сомневался в хозяйственном значении «великого прорыва») было выполнено досрочно.

Из этого неопровергимого факта триумфаторы из ОГПУ постарались выжать максимум аргументации в пользу практики наращивания эксплуатации труда заключенных.

Сам А. М. Горький, восхищенный трудовым подвигом антисоциальных элементов — воров, убийц, проституток, фальшивомонетчиков, взяточников, различного рода расхитителей и стяжателей, бывших религиозных служителей, интеллектуалов, не веривших в величие социалистических преобразований, — выступая перед руководящими работниками ОГПУ, сказал: «Хорошее дело вы делаете, ребята...» По инициативе Алексея Максимовича началось издание многотомного документально-мемуарного фолианта о строительстве ББК имени товарища И. В. Сталина. Зарубежные прогрессивные общественные деятели мирового ранга присоединились к голосу великого пролетарского писателя.

Под звон литавр, славословие хорошо организованного хора благодарных за «перевоспитание, исправление, трудовую перековку» каналармейцев идеологи и реализаторы блестательного эксперимента реанимировали рабство. Их аргументация отличалась простотой, доходчивостью и другими свойствами, необходимыми для превращения ее в безотказный инструмент обработки массового сознания по заранее заданному шаблону.

Не надо было иметь семь пядей во лбу для усвоения истины, что изолированные от общества люди пытаются не святым духом, их содержание каждому и всем оставшимся на свободе влетает в копеечку, и немалую. Для людей, сроду не знавших материального достатка, вопрос, почему они должны содержать за свой счет тех, кто мешает осуществлению их вечной мечты о благополучии, был отнюдь не риторический. Бедность и нищета — кровные родители примитивного pragmatизма. Как говорится, голь на выдумки горазда. Массовое сознание людей, воспринимавших работу как тяжкий крест судьбы и не различавших границы между свободным трудом и наказанием трудом, являлось благодатной почвой для проповеди исцеляющей силы трудового перевоспитания. Пропагандистская помпа вокруг социально «перекованных» каналармейцев не оставляла сомнений в эффективности трудового перевоспитания антиобщественных элементов в активных и сознательных созидателей нового общества и его материальной основы.

В столь же соблазнительном ракурсе были представлены возможности мобилизации, концентрации и оперативного развертывания трудовых коллективов из спецконтингента на ответственных объектах хозяйственного строительства. Казарма и барак — вместо человеческого жилья. Передислокация — вместо обремененного семьей и скарбом переезда и переселения. Походная кухня и рационы, необходимый для поддержания работоспособности — и никаких разносолов. Одежда и обувь — по минимуму, но на все случаи жизни. Эта своеобразная суперконцентрированная вытяжка рабочей силы из аморфного материала трудовых ресурсов представлялась естественным и неизбежным продуктом революционных преобразований. Ее производство ничего не стоило, или, во всяком случае, до тех пор, пока

не будет создано единодушное, единообразное, абсолютно законопослушное, беспрекословное, безропотное сообщество; от нее, как и от необходимости очищения зерен от плевел, не избавиться.

Социальная «утилизация» отходов человеческого материала казалась вполне логичным, рациональным и эффективным способом, по пословице: «С паршивой овцы — хоть шерсти клок». Массовое сознание не протестовало против наказания далеко не лучшей части общества тяжелым физическим трудом, поскольку характер труда и материальные условия жизни людей, находившихся на внешней стороне периметров из колючей проволоки, почти не отличались от существовавших в пространствах, ею оставленных. Общественная мораль, воспитанная в христианской заповеди «Не работающий да не ест», в традиционной российской реальности господства тяжелого физического труда и мизерной платы за него, нищенских, на грани выживания материальных условий существования объективно не могла противостоять конструкторам и монтажникам тотальной системы подневольного труда.

С БАМа — ПОД СТАЛИНГРАД

В 1932 году, еще до завершения строительства Беломорско-Балтийского канала, первые эшелоны с героическими фалангами каналармейцев пошли на другой край света, к Тихому океану. Здесь им предстояло строить Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль, и именовались они соответственно бамармейцами. Однако плановые сроки проектно-изыскательской подготовки трассы оказались проваленными. Многочисленные экспедиции и изыскательские партии различных ведомств, несмотря на отчаянные усилия, не обеспечили бамармейцам необходимого фронта строительных работ ни на генеральном направлении трассы, ни на ее вспомогательных линиях. Прибывшие на Дальний Восток спецконтингенты рабочей силы до 1939 года сосредоточивались главным образом на объектах Комсомольского промышленного узла, усиливии забайкальского плеча Транссиба, прокладке второй колеи Амурской дороги.

Сдвиг произошел лишь после полного подчинения всего комплекса проектно-изыскательских работ НКВД СССР. В последующие, 1936–1939, годы строительство развернулось на сооружении линий БАМ — Тында, Известковая — Ургал, Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре и на крайнем восточном участке генеральной трассы: от Комсомольска и Советской Гавани навстречу друг другу.

К началу Великой Отечественной войны линии, соединяющие Комсомольск и Ургал с Транссибом, действовали в полную силу, почти половина дороги до Тынды находилась в режиме рабочей эксплуатации. Однако в конце 1941 года строительство полностью остановилось.

Степень мобилизации материально-технических ресурсов для нужд войны к началу 1942 года достигла крайних пределов. Их истощение вынуждало к экстраординарным решениям. Так, в процессе подготовки к Сталинградской операции обнаружился глубочайший дефицит рельсопроката, необходимого для строительства железнодорожной линии Сталинград — Саратов.

Необходимые «запасы» рельсопроката «нашлись» на Дальнем Востоке. За неминимением иных возможностей была демонтирована железнодорожная

линия БАМ — Тында, сняты «лишние» приемо-отправочные пути дороги Ургал — Известковая, на станции Карымская и некоторых других на Транссибе. Одновременно с этим в районы прокладки Сталинградской рокады передислоцировались и спецконтингенты. Более сорока тысяч обитателей дальневосточных лагерей, следуя литерными эшелонами, в начале февраля 1942 года оказались в Поволжье.

Транспортная инфраструктура нового этапа хозяйственного освоения и глубоко эшелонированной обороны Дальнего Востока, создававшаяся целых десять лет, была принесена на алтарь победы в решающей битве второй мировой войны.

К началу августа 1942 года сооружение линии Сталинград — Саратов в основном закончилось. Эшелоны с оборудованием и материалами демонтированных стalingрадских заводов, двигавшиеся вслед за укладкой рельсового полотна, буквально в последний момент вышли из зоны боевых действий. Построенная за 133 дня трехсотсорокатрехкилометровая железнодорожная линия Сталинград — Саратов явилась важной транспортной артиерией, обеспечившей бесперебойные военные перевозки в период Сталинградской операции и ее успешной реализации.

Победа в Сталинградском сражении отразилась на развитии актуальных военно-стратегических интересов, перспективных целей СССР в Тихоокеанском регионе. Она не только переломила ход войны на европейском театре военных действий, но и открыла возможности для более масштабного и конкретного представления принципиальных итогов и реальных последствий второй мировой войны. Есть основания утверждать, что определяющее значение разгрома гитлеровцев на Волге для послевоенного миропорядка первым осознало именно советское руководство.

ОСКАЛ ДРАКОНА

До окончательного разгрома фашистской Германии оставалось еще более двух лет, до открытия второго фронта в Европе — свыше года. Оккупированные Германией территории простирались от Атлантики до границ Азии. Япония господствовала в Тихом океане и, действуя из Южного Китая, методично и упорно продвигалась в направлении к Индийскому океану и британским владениям в Азии.

Договор о нейтралитете с СССР почти ежедневно подвергался проверке на прочность. Локальные, но систематические вооруженные нарушения дальневосточной границы СССР могли в любой момент обернуться взрывом нейтралитета. Соотношение же сил на Дальнем Востоке, начиная с осени 1941 года, складывалось явно не в пользу СССР. Заимствования на Дальнем Востоке воинских формирований, вплоть до морских, пограничных и частей НКВД, в спешном порядке бросавшихся на наиболее опасные участки фронта, существенно снижали потенциал обороноспособности дальневосточных рубежей. Численность японской группировки в Маньчжурии и Корее, накануне войны с Германией превышавшая 600 тысяч человек, наоборот, наращивалась. Мускулатура мощных приготовлений к вооруженной агрессии демонстративно выпирала сквозь тонкую дипломацию нейтралитета.

Договор о нейтралитете с СССР был не только результатом успехов советской дальневосточной дипломатии, но и некоторым итогом доктри-

нальной борьбы между армией и флотом в японских военных кругах. На рубеже двадцатых-тридцатых годов заметный перевес в этой борьбе за приоритеты армии или флота был на стороне идеологов концепции преимущественного наращивания мощи армии. Успехи сухопутных войск в войне с Китаем, развитие и расширение территориальной экспансии на Азиатском континенте до границ с СССР на севере и до традиционных владений Великобритании и других западноевропейских государств на юге, казалось, убедительно свидетельствовали об эффективности ставки на главенствующую роль армии. Однако блеск побед, одержанных в войне против раздробленного на военно-политические уделы Китая, потускнел и померк после инициированных японскими полководцами столкновений с Красной Армией. Ни один из так называемых пограничных конфликтов не достиг успеха, указывавшего на благоприятную перспективу крупномасштабного вторжения. Бои на Халхин-Голе с полномасштабным применением танков, авиации, артиллерии показали, что Красная Армия способна не только держать значительные по силе, заранее тщательно рассчитанные удары, но и готова к активным наступательным действиям.

Тогда японские армейские военачальники потерпели двойное поражение. Первое — от армии потенциального противника, вдруг оказавшегося сильнее, чем предполагалось, и второе — в соперничестве со сторонниками военно-морской доктрины территориальной экспансии. Японские флото-водцы, и ранее не обделенные ассигнованиями, окончательно склонили выбор стратегических приоритетов в свою сторону. Перспектива господства на Тихом океане представлялась не только соблазнительной, но и естественной, ввиду островного положения Японии, и реально достижимой. Единственной страной, флот которой мог противостоять японской морской экспансии, были США. Уничтожение этого флота, главного инструмента реализации введенного США против Японии экономического, и в первую очередь нефтяного, эмбарго стало навязчивой идеей японских стратегов. Внезапное нападение японского флота на Перл-Харбор вывело США из состояния самоуверенной созерцательности. Война на Тихом океане уменьшила вероятность и реальную возможность японской агрессии в направлении СССР, но угрозу и опасность ее не устранила.

Нападение Японии на США было безответственным шагом, но логика роковых решений не подчиняется законам здравого смысла, и потому не было никаких гарантий, что опасность японской агрессии против СССР миновала. В этой связи У. Черчилль вполне справедливо отмечал, что «правительства и народы не всегда принимают разумные решения. Иногда они принимают безумные решения, или же одна группа людей захватывает в свои руки власть и вынуждает всех остальных подчиниться своей воле и помогать ей в безрассудных действиях... Мы не можем постигнуть процессы, совершающиеся в человеческом уме и воображении, к которым разум не дает ключа. Однако безумие — это такое заболевание, в войне дает преимущество внезапности».

Советское руководство отнюдь не обольщалось насчет надежности японского нейтралитета. Нацеленность избежать войны была обоюдной, и определилась она задолго до заключения договора о нейтралитете.

Ведь в тридцатые годы японский милитаризм вновь восходил к своему звездному часу. С каждым годом нарастала напряженность в арендной зоне Китайско-Восточной железной дороги, построенной в свое время за

счет России. В конце концов двадцатичекилометровую железнодорожную линию строительной стоимостью 375 тысяч золотых рублей пришлось прорвать за смехоторную сумму — 140 миллионов пеен, 30 тысяч рублей серебром, что равнялось стоимости всего десяти верст ее.

Интенсивность и масштабы концентрации живой силы и вооружений, аэродромное и транспортное строительство в сопредельных с СССР районах Маньчжурии свидетельствовали об агрессивных намерениях японской стороны. В случае войны значительная часть Транссиба к востоку от Байкала почти наверняка оказывалась в зоне активных боевых действий. Владивостокская морская база в условиях стратегического превосходства японских военно-морских сил вполне могла стать еще одним памятником бессмертного героизма российского воинства. В тридцатые годы японская сторона неоднократно пробовала российскую границу на прочность, неизменно получая максимальный возможный отпор. По пословице: «Тронешь пальцем — протянем ноги».

К началу сороковых годов японская территориальная экспансия достигла апогея, ее вращение на оси Берлин — Рим — Токио набирало обороты глобального передела мира. Угроза войны зримо приближалась к западным и дальневосточным границам Союза..

Договор о нейтралитете обеими сторонами расценивался в качестве временной, абсолютно ненадежной конструкции, способной рухнуть в самый неподходящий для противной стороны момент. С учетом этого СССР исполнял его требования с уничижительной беспрекословностью. Японцы же, наоборот, обратили его в инструмент тотального контроля советских морских коммуникаций. Советские торговые суда, особенно после японского нападения на Перл-Харбор и начала войны с США, подвергались досмотру в нейтральных и нередко в российских водах так, будто они нарушили японские морские границы. Наглые, откровенно вызывающие на конфликт провокации японской военщины приходилось терпеть. Но это не могло продолжаться вечно. Рано или поздно справедливость должна была восторжествовать. История не обращается вспять, но свои оплошности, ошибки и случайности она исправляет непременно и неизменно.

Хрупкий советско-японский нейтралитет первыми предложили поколебать союзники по антигитлеровской коалиции. В ноябре 1943 года, во время встречи «большой тройки» в Тегеране, президент США и британский премьер активно зондировали позицию И. Сталина на предмет возможности вступления СССР в войну с Японией, которая все еще весьмаочно удерживала стратегические позиции в Азиатско-Тихоокеанском регионе. У. Черчилль, в частности, сказал, что «Япония может быть гораздо быстрее выведена из войны, если против нее выступит и Россия, и что поэтому американцы могут себе позволить оказать нам большую помощь».

Советский руководитель, приветствуя успехи США на Тихом океане, заявил, что «Советский Союз не может в настоящее время присоединиться к борьбе против Японии, поскольку все его вооруженные силы нужны для борьбы с Германией. Советских войск на Дальнем Востоке более или менее достаточно для обороны, но для наступления их надо было бы по меньшей мере утроить. Советский Союз сможет присоединиться к своим друзьям на этом театре после поражения Германии; тогда можно будет выступить в поход вместе».

Разрыв пакта с Японией, к которому западные лидеры совместными

усилиями подвигали И. В. Сталина, мог обойтись Советскому Союзу не только неизбежными и значительными человеческими жертвами во имя спасения жизней американских парней, но и столь же явными послевоенными издержками. Отвлечение вооруженных сил на войну с Японией, бесспорно, отразилось бы на динамике наступательных операций против Германии. Почти наверняка можно утверждать, что нашим выдающимся полководцам не досталась бы слава освободителей народов Европы от фашистского ига и героического штурма Берлина. Западные союзники, без сомнения, искренне желая общей и скорой победы в тяжелой войне, в сущности предлагали советскому руководителю гнаться сразу за двумя зайцами, сознательно или же без тайного умысла не договаривая об одновременном исходе этой житейской парадигмы.

Исторический опыт войн свидетельствует, что соединение усилий против общего врага неизбежно заканчивается сварой, когда наступает время дележа плодов победы. Сохранение и упрочение союза после войны — вечная трагедия победителей.

В свою очередь, немногословный советский руководитель умалчивал, что решение воевать с Японией уже состоялось задолго до тегеранской встречи и независимо от пожеланий союзников. Более того, были обозначены конкретные и, как оказалось впоследствии, достаточно близкие к реальным сроки начала военных действий СССР против Японии.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Постановление Государственного комитета обороны СССР о строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, принятное в мае 1943 года, вскоре после Сталинградского сражения, убедительно свидетельствует, что это решение диктовалось не только исполнением союзнического долга, но и первую очередь собственными политическими и военно-стратегическими интересами СССР.

Сдача линии в эксплуатацию с одновременным завершением ремонтно-восстановительных работ на генеральном направлении Транссиба и его ответвлений намечалась на 1 августа 1945 года.

Нет необходимости доказывать, что столь жесткие сроки строительства железной дороги к Советской Гавани определялись военными соображениями. Железнодорожная новостройка вместе с линией, связывающей Комсомольск-на-Амуре с Транссибом, должна была стать транспортной артерией, обеспечивающей боевые операции на Сахалине и Курильских островах.

К моменту встречи «большой тройки» в Тегеране были в основном завершены работы по проектирующей подготовке сооружения железнодорожной линии. Установленные ГКО СССР сроки, вдвое сжатые в сравнении с дооценным проектом, обязывали к поиску нестандартных инженерно-технических решений, как правило, упрощенных и рискованных, но единственно возможных в экстремальных условиях. Тяжелые последствия срыва сроков сдачи дороги были заведомо страшнее рискованных инженерно-технических решений.

Личная ответственность за реализацию решения ГКО возлагалась на Л. П. Берия, в соответствии с приказом которого по НКВД СССР за № 00984/сс от 25 мая 1943 года начальником управления строительства № 500 назначался генерал Ф. А. Гвоздевский, главным инженером —

Б. И. Цвелодуб. В составе управления создавались два строительных треста: Нижне-Амурский с объектами работ от Комсомольска до 250-го километра трассы и Восточный — от Советской Гавани до стыка с Нижне-Амурским участком. Позднее, ввиду особо сложных строительных работ, связанных с преодолением Сихотэ-Алиня, был организован Перевальный трест.

Производство работ проектно-изыскательского цикла поручалось Желдорпроекту ГУЛЖДС НКВД СССР в составе двух полевых экспедиций: Сихотэ-Алинской, под руководством П. К. Татаринцева и главного инженера М. И. Хомчика, и Приморской — начальник Н. И. Макковеев, главный инженер А. А. Фарафонтьев.

Надзор за строительством должен был осуществлять уполномоченный НКВД СССР, генерал инженерно-технической службы, начальник ГУЛЖДС Н. А. Френкель. Долгожители и постоянные «сидельцы» таежных обитателей изуважения к уголовному прошлому генерала именовали его не иначе, как «отец родной».

Законсервированная поздней осенью 1941 годастройка ожила в летние месяцы 1943 года.

Оправданным было решение о направлении на строительство N 500 проектно-изыскательских коллективов и строительных подразделений, работавших на его объектах в довоенные годы. Проектировщики и изыскатели, буквально на своих двоих проптавшие трассу в тридцатые годы, лучше и, главное, быстрее, чем кто-либо другой, справились с задачей вынужденной экономии строительных объемов и дефицитных материалов. К октябрю 1943 года проектно-изыскательскими экспедициями были подготовлены материалы, «обосновывавшие» возможность исключения из титула строительства сооружение двух больших мостов через реку Хунгари, четырех — через реку Тумнин и перевального тоннеля через Аяканский водораздел. После коррекции технических характеристик дизель-электрических паромов, сконструированных Горьковским ЦКБ-51, Комсомольский завод N 199 приступил к их форсированному строительству.

Главным и крайне труднопреодолимым препятствием для проектировщиков и строителей являлся Сихотэ-Алинь. В соответствии с проектом 1939 года через этот хребет предполагалось пробить тоннель длиной 1890 метров. Расчеты, выполненные с учетом ресурсных возможностей военного времени, показывали, что строительство его при максимальной концентрации крайне ограниченных материально-технических и иных возможностей практически невозможно осуществить ранее конца 1947 года. Никто, вплоть до начальника стройки, не хотел брать на себя бремя заведомо тяжелой ответственности за то или иное решение проблемы. Времена были суровые, нравы крутые, последствия безответственных решений или неисполнения порученных заданий в положенный срок — грозные и неотвратимые. В то же время заповедь «Нет таких крепостей, которые не могли бы взять большевики», не подлежала сомнению.

«Мозговой штурм» Сихотэ-Алинского хребта коллективными усилиями ведущих специалистов Желдорпроекта и управления строительства, организованных в ответственную комиссию во главе с начальником стройки Ф. А. Гвоздевским, действительно позволил взять казавшийся непривычным Сихотэ-Алинь. Сохранились многочисленные фотографии, запечатлевшие работу комиссии по изысканию наиболее экономичного варианта строительства железнодорожного перехода через хребет. В продолжение октября 1943

— января 1944 года комиссия в полном составе с придаными ей инженерами, техниками и рабочими совершила восхождения на перевал с западной и восточной его стороны по всем вероятным направлениям горной трассы. Окончательный ее вариант определился к марта 1944 года и был утвержден к строительству техническим совещанием под председательством Н. А. Френкеля. По результатам доклада начальника Приморской проектно-изыскательской экспедиции техническое совещание постановило: «Принять к строительству вариант открытой трассы, с уклоном 25% и одним бортовым тоннелем длиной 395 м. Все остальные варианты — отклонить. В связи с краткостью сроков строительства к работе приступить немедленно».

В итоге проектно-изыскательской «ревизии» довоенного технического проекта на предмет экономии материально-технических средств и времени постройки железнодорожной линии снижение строительных объемов составило: по земляным работам — 14 миллионов кубометров, по кладке искусственных сооружений — 300 тысяч. Расход металла и конструкций из него оказалось возможным уменьшить, в сравнении с проектом 1939 года, в четыре с половиной раза, не менее дефицитного цемента — в шесть раз.

Безусловно, важное значение для реализации ответственного задания в установленные сроки имел довоенный строительный задел. К моменту консервации линии в 1941 году ее трасса с отсыпкой земляного полотна была освоена на сто тридцать километров к востоку от Амура и на пятьдесят — от Советской Гавани. Осуществлялась интенсивная подготовка базы местных строительных материалов и сооружения тридцати средних мостов, из них восемь находились в завершающей стадии строительства. Значительные объемы гражданского строительства были выполнены на объектах Комсомольского железнодорожного городка, а также на станциях Пивань, Хунгари и Советская Гавань-сортировочная.

Однако «не поддающиеся» уменьшению объемы строительных работ, в сопоставлении с крайне ограниченными материально-техническими возможностями, ресурсами и жесткими сроками, выглядели более чем внушительно. Менее чем за два года с момента появления на трассе первых строительных подразделений предстояло выполнить свыше 14 миллионов кубометров земляных работ, около 23 тысяч кубометров кладки мостов и труб, изготовить и смонтировать две с половиной тысячи тонн металлоконструкций, построить деревянные мости, лотки и трубы общей длиной около четырех километров, произвести отсыпку 737 тысяч кубометров балласта, построить жилые, служебные и производственные здания общим объемом 560 тысяч кубометров.

Все это — в экстремальных природно-климатических условиях, в местности с редким, преимущественно аборигенным населением, которую В. К. Арсеньев называл громадной лесной пустыней, дикой и нетронутой. Притом в обстановке, отягощенной войной, безостановочно перемалывающей в прах жизни миллионов на полях жестоких сражений и героический труд полуводных, полураздетых женщин и подростков.

Сорок экскаваторов, собранных с менее срочных объектов ГУЛЖДС по принципу «с нижних по нитке — голому рубашка», против, как минимум, 14 миллионов кубометров земляных работ выглядели не очень представительно. Как и десять камнедробилок, шестнадцать бетономешалок, четыре растворомешалки и четырнадцать кранов типа «Деррик». Почти миллион шпал предстояло изготовить на двадцати пяти шпалорезках.

Строительные объемы и выделенные для их освоения машины и механизмы находились, как говорится, в разных весовых категориях. Первые по всем параметрам многократно превосходили производственно-технические возможности старогодного парка машин и механизмов. Поэтому главную ставку приходилось делать на максимально возможную концентрацию живой рабочей силы. Ее привлечение в районах новостройки исключалось ввиду почти полного отсутствия населения. В окрестностях вдоль более чем четырехсоткилометровой трассы насчитывалось по методу «от стара до мала» всего 10,7 тысячи человек, в том числе половина из них — обитатели лесозаготовительных лагерей и лагпунктов, оставшихся здесь после остановки и эвакуации стройки в 1941 году. Возможности привлечения настройку наемной рабочей силы из других районов Дальнего Востока и Сибири даже с применением средств и методов так называемой трудовой мобилизации также не решали проблемы. И без того низкий потенциал трудовых ресурсов Дальнего Востока был существенно истощен и подорван военной мобилизацией. Казалось бы, ситуация безвыходная...

ШТУРМ СИХОТЭ-АЛИНИЯ

Можно долго рассуждать о безнравственности использования подневольного труда, нещадной эксплуатации заключенных. Нетрудно набрать бесконечное число реальных сюжетов, фактов, свидетельств об ужасных бытовых условиях лагерников, вымывающих последние силы нормах выработки, об истощении эзков от полуоголодного рациона питания. При этом, однако, не стоило бы предавать забвению, что и подростки и женщины на воле горбились на заводах, стройках и полях по двенадцать-четырнадцать часов в сутки, падали в обморок от голода и жили в бараках, казармах, месяцами не покидали цехов. За перевыполнение нормы выработки их вознаграждали дополнительной пайкой. За брак и леность, нарушение трудовой и производственной дисциплины могли «влепить» срок. Где здесь можно провести границу между милосердием и жестокостью, филантропией и бесчеловечностью? Кто больше из поколения людей, переживших военное лихолетье, заслуживает благодарной памяти и признательности? Очевидно, и те, и другие — и преступившие закон, и невиновные перед его суровым лицом, одинаково невольные и безвестные жертвы и герой уходящего в историю жестокого XX века, который для России начался, был и заканчивается дорогой, вымощенной благими намерениями, к недостижимым идеалам.

Глубокой осенью 1943 года недавние строители Сталинградской рокады вновь двинулись в путь литерными эшелонами — на этот раз к месту своей довоенной дислокации. Одна часть их следовала в Комсомольск-на-Амуре и далее на восток по притрассовой автогужевой дороге, построенной в 1939—1940 годы, до 110-го километра будущей железнодорожной линии. Другая — через Владивосток морем в бухту Ванина и от Советской Гавани на запад, где временная притрассовка обрывалась на 42-м километре. Остальные триста километров до смычки трассы люди продвигались выночными тропами, разбивая на своем пути лагерные городки из палаток и землянок.

К концу января 1944 года начал действовать автозимник, по которому на автомобилях и гужевыми обозами забрасывались на трассу материалы,

машины, механизмы, оборудование и, конечно же, рабочая сила. В первом квартале 1944 года численность работающих на строительстве достигла 45,8 тысячи человек, в том числе преимущественно заключенных. На основных объектах — 31,8, в ремонтных мастерских — 4,2, подсобных сельхозпредприятиях — 3,2 тысячи человек. Остальные 6,6 тысячи человек были представлены административным и инженерно-техническим персоналом, охраной и работниками учреждений торговли, культурно-бытового и медицинского обслуживания.

Основное ядро спецконтингентов, занятых на головных объектах строительства и так называемых барьерных участках — местах концентрированных объемов работ: на Сихотэ-Алинском перевале, сооружении морских причалов в бухте Ванина и паромных на Амуре — составляли заключенные с довоенным стажем работы на строительстве железной дороги Комсомольск — Советская Гавань. В 1942 году они были откомандированы на Волгу и теперь вернулись «домой».

Среди заключенных было немало специалистов: экскаваторщиков, пилорамщиков, крановщиков, бульдозеристов и других профессионалов-virtuozov. Однако даже с учетом этого фактора, помноженного на иллюзорную возможность обеспечения бесперебойной работы машин и механизмов все двадцать четыре часа в сутки в продолжение двух лет, итог получался неутешительный, к тому же ирреальный, фантастический.

К концу 1944 года численность работающих на стройке N 500 достигла наивысшей отметки — 83 тысячи человек. Пропорции между занятymi на основных объектах, вспомогательных производствах и в инженерно-технических, административных структурах, охране, службах обеспечения и снабжения в целом не изменились. Административный персонал и охрана лагерных зон составляли семь-восемь процентов от численности их подопечных.

Главные усилия строителей концентрировались на всемерном форсировании работ, выполнявшихся Перевальным трестом. Здесь сосредоточилось свыше одной пятой численности рабочих, занятых на основных объектах, более половины экскаваторов, третья часть автотракторного парка — четыреста машин. Максимальная механизация работ на перевале справедливо считалась ключом к успешному освоению громадного и наиболее сложного объема работ. Однако, ввиду нехватки техники, значительные объемы выполнялись вручную. Почти половину всех, кто работал на строительстве перевального бортового тоннеля, составляли землекопы.

Другим сложным участком считалось строительство морских причалов в бухте Ванина. Первоочередность их сооружения определялась необходимостью бесперебойного обеспечения материалами, оборудованием, машинами и механизмами перевальных объектов строительства и приморского плеча железнодорожной линии, отрезанных бездорожьем от материально-технической базы в Комсомольске-на-Амуре. Оборудование и материалы доставлялись морем из Владивостока, а позднее, например паровозы, — из США. Если пополнение, прибывшее на морских транспортах, еще можно было доставлять с рейда на берег, то разгрузка тяжелого оборудования — экскаваторов, тракторов, автомобилей и другой техники, механизмов и металлоконструкций — без устройства капитальных причалов была практически невозможной.

Основные работы на этом участке, ввиду отсутствия плавучих подъем-

ных механизмов, выполнялись в зимний период 1944 года. А из-за нехватки металла и цемента — из деревянных ряжей. Отсыпка каменной постели под ряжи велась с плотов летом и через майну зимой. Водолазы вручную под рейку выравнивали каменную отсыпку. Летом ряжи рубились на береговых стапелях и отбуксировывались к натяжному бону, где доводились до посадочной высоты. Зимой ряжи рубили на льду напротив майны, далее ручными лебедками их надвигали на место посадки и наращивали до проектной отметки.

Сооружение железнодорожной линии — от рубки просеки до укладки рельсошпаловой решетки — производилось в основном вручную. Вслед за взрывниками в «бой» вводилась армия землекопов. Десятки тысяч мужчин и женщин, вооруженных кайлом, лопатой, ломом, кувалдой, тачками и грабарками, возводили железнодорожную насыпь. В зимний период 1944/45 года численность занятых на строительстве главного и станционных путей искусственных сооружений и производственных зданий находилась на отметке, близкой к шестидесяти тысячам человек, добрую половину которых составляли землекопы. Ручная разработка грунтов с возкой тачками, грабарками и вагонетками превысила треть всего объема земляных работ.

Завезенные на стройку механизированные путеукладчики после нескольких опытов эксплуатации практически не использовались. Строительство железной дороги, осуществлявшееся из двух опорных пунктов — от Амура и океана, — для ускорения работ было разбито на пятнадцать — двадцатикилометровые участки с закрепленными на них строительными отрядами, движавшимися навстречу друг другу. В условиях транспортной разобщенности прорабских участков, связанных лишь упрощенным притрассовым зимником, перевозка путеукладчиков с одного участка на другой с демонтажем и последующей сборкой занимала больше времени, чем их производительное использование. В итоге укладку главного пути удавалось намного быстрее выполнять вручную. Среднесуточная скорость путеукладки была не менее полутора километров, а отдельные строительные отряды преодолевали более двух километров.

Одновременно с сооружением железнодорожного пути возводились производственные, служебные и жилые здания. Их объемы и площади рассчитывались по минимуму, строились по упрощенным проектам из местных материалов. Этот же принцип обеспечения перспективного развития являлся непременным условием проектирования и строительства железной дороги. Проектировщики и руководители строительства ясно сознавали, что директивно установленная пропускная способность в шесть пар поездов обусловлена военными обстоятельствами, что в послевоенный период эта линия, в сравнении с владивостокским выходом к океану на тысячу километров сокращающая сообщение с Камчаткой и Чукоткой, будет иметь важное народнохозяйственное значение. Поэтому в технический проект, несмотря на жесткие сроки и крайне лимитированные материально-технические средства, закладывались возможности перспективного роста пропускной способности до двадцати четырех пар поездов.

Трасса прокладывалась через горную и лесную пустыню. Первые отряды строителей, добиравшиеся до мест постоянной дислокации через таежные дебри, размещались под крышей из морозного неба. Тепло костра и могильная теснота наспех вырытых землянок служили для них единствен-

ным убежищем от пронизывающих до костей ветров и льдистых туманов, забивающих «дыхалку» пучками морозных игл. В зиму 1943/44 года бытовые и прочие условия были самые тяжелые. На всю стройку имелось всего сорок зимних палаток, летние годились разве что для хранения льда и снега, но и в них приходилось жить, утепляясь насколько возможно всеми доступными средствами и способами.

Летом 1944 года было сделано все возможное, чтобы обеспечить сносные бытовые условия. В местах базирования строительных подразделений и будущих станций построили и восстановили 639 жилых помещений из брошенных в 1941 году (землянок осталось менее пятидесяти, столовых и кухонь — 116, пекарен — 71, магазинов и ларьков — 53, бань-прачечных — 51, больниц и амбулаторий — 73, клубов и красных уголков — 24). Из 1027 строений жилищно-бытового назначения рубленые составляли четвертую часть, остальные — каркасные, засыпные и в забивку. Одновременно развивалась производственно-техническая база строительства, включавшая пять локомотивных электростанций, 79 ремонтных мастерских, свыше сорока утепленных гаражей, а также конюшни, складские помещения и прочие хозяйствственные сооружения.

К весне 1945 года уже никто из руководителей строительства не сомневался, что ответственное задание будет выполнено. И вот 20 июля автономные строительные участки соединились в одну сплошную линию железной дороги от Амура до океана на десять дней раньше директивного срока. 10 августа вступила в полнокровную эксплуатацию паромная переправа через Амур. Государственная комиссия под председательством К. Е. Ворошилова приняла магистраль в строй действующих железных дорог.

Руководство стройки, воодушевленное успехом, выступило с инициативой сооружения памятника строителям дороги к океану. Предлагалось в высшей точке профиля линии, на Сихотэ-Алпинском перевале, в районе разъезда Кузнецового, отсыпать двадцатиметровую каменную пирамиду с обелиском на ее вершине и обзорной площадкой, открывавшей взгляду таежную даль на десяток километров по обе стороны перевала, чтобы в памяти потомков остались если не безвестные герои, то хотя бы признание их трудового подвига в тяжелые годы Великой Отечественной войны. Инициатива пришла не ко времени. Память эта увековечилась лишь печальной славой ГУЛАГа.

НАС НЕ ЖДАЛИ НА ПИРУ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

В феврале 1945 года, когда секретное строительство железнодорожной линии, предназначавшейся для транспортного обеспечения боевых операций на Курильских островах и Южном Сахалине, приближалось к завершающей фазе, состоялась очередная встреча «большой тройки» в Крыму, в Ялте. Шестилетняя мировая война близилась к концу. Неизбежность полного разгрома гитлеровской Германии и вслед за ней милитаристской Японии была очевидной. Во всяком случае, У. Черчиль не сомневался, что угроза британским владениям в Азии, в первую очередь Индии, миновала. Военно-морские силы США господствовали в Тихом океане. Война на Дальнем Востоке со все большим ускорением приближалась к завершающей фазе. Скорая капитуляция Японии представлялась неизбежной. В этой обстановке У. Черчиль попытался аннулировать свою, в определен-

ном смысле преждевременную, паническую тегеранскую просьбу о помощи в войне против Японии. В беседах с И. В. Сталиным он акцентировал внимание на тяжелых разрушениях, причиненных гитлеровцами народному хозяйству СССР, громадных человеческих потерях во имя близкой победы над поработителями Европы, сложных проблемах послевоенного экономического развития. Предлагал собеседнику не жертвовать тысячами жизней доблестных русских солдат, не тратить материально-технические ресурсы на войну с Японией, которая, совершенно очевидно, не устоит перед объединенной англо-американской мощью и капитулирует без жертв со стороны России, и без того вынесшей главную тяжесть смертельной схватки за свободу и демократию.

Нет оснований сомневаться в искренности чувств и тем более справедливости оценки Черчиллем решающей роли СССР в победе над фашистской Германией. Справедливы и его указания на разрушительные последствия войны и сложные проблемы послевоенного хозяйственного строительства. Невозможно отказать ему также в рационализме и pragmatizme, убедительности доводов о необходимости максимальной концентрации истощенных войной ресурсов на скорейшем разрешении проблем бедственного положения народа-победителя. Иначе говоря, У. Черчилль предлагал И. В. Сталину сценарий, в заключительном акте которого главный герой представлялся беспросветным простофилем и лопухом. В международных отношениях искреннее выражение сочувствия партнеру — далеко не всегда надежный показатель истинных намерений и целей.

Уговаривая советского руководителя не ввязываться в войну с обреченной Японией, английский лидер явно умалчивал о военно-стратегических и внешнеполитических последствиях этого отказа. Он явно рассчитывал, что в итоге капитуляции Японии ее территориальные завоевания и сферы влияния в Азиатско-Тихоокеанском регионе, естественно, окажутся под англо-американским контролем.

В этом случае Советский Союз оказывался «третьим лишним». Тихий океан имел перспективу превратиться во «внутреннее море» супермощных военно-морских сил США, а счастливые победители наследовали бы от поверженной Японии громадные пространства от Сиамского залива до южных границ СССР в континентальной Азии и от экваториальных островов до Курильских и Южного Сахалина в тихоокеанской атлантике.

Прозорливый британский лидер, похоже, недооценивал своего партнера по антигитлеровской коалиции, который, уклонившись от помощи Англии и США в 1943 году, совершенно справедливо считал, что у России есть на Дальнем Востоке собственные интересы и накопившиеся за сорок лет неоплаченные счета к Японии.

Война, выревавшая долгие годы, оказалась беспрецедентно скоротечной. Всего через двадцать пять дней после разрыва советским правительством договора о нейтралитете она закончилась полным разгромом японской группировки в Маньчжурии и в Корее, освобождением Южного Сахалина и уничтожением насмерть стоявших японских гарнизонов на Курильских островах. В результате успешной воздушно-десантной операции капитулировал Порт-Артур.

За громкой славой победы Советской Армии в Северном Китае незаметными остались десантная операция на Курилах и мощный удар по южносахалинскому японскому гарнизону. Обе операции, укоротившие вой-

ну и позволившие избежать и без того немалых жертв, стали возможными благодаря новому выходу к океану, построенному руками тысяч безвестных обитателей лагерей.

Эти последние три недели шестилетней мировой войны по меньшей мере на полгода-два послевоенных десятилетия предопределили баланс сил в политическом противостоянии между бывшими партнерами по антигитлеровской коалиции.

В условиях, когда недавние верные союзники обратились в непримириимых врагов, их равенство в силе стало единственным верным средством сохранения мира между ними.

До середины шестидесятых годов Советский Союз являлся главным конфигуратором внешней и внутренней политики стран азиатского побережья Тихого океана: от Северной Кореи в Японском море до Вьетнама в Южно-Китайском. О том же, что могло случиться в результате реализации плана британского лидера, надеявшегося добить победу над Японией «на двоих», можно лишь предполагать по запоздальным рецидивам его осуществления — американским войнам в Корее и Вьетнаме.
