

DOI 10.35775/PSI.2025.126.9.007

УДК 32

А.В. БЫЧКОВ

кандидат социологических наук, мл. научный сотрудник
Научно-исследовательского испытательного центра Железнодорожных войск»
Министерства обороны Российской Федерации,
Россия, г. Москва
E-mail: bichkovalexandr@mail.ru

АМУРСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТОННЕЛЬ

Статья посвящена истории проектирования, строительства и эксплуатации Амурского железнодорожного тоннеля – уникального подводного инженерного сооружения на Транссибирской магистрали. Подчеркивается актуальность исследования в контексте современных геополитических изменений, стимулировавших научный интерес к историческому освоению и развитию Дальнего Востока России. На основе архивных сведений и воспоминаний участников строительства автор рассматривает предпосылки принятия решения о возведении тоннеля, обусловленные стратегическими задачами обеспечения безопасности восточного направления в 1930-е годы. Подробно анализируются организационная структура строительства, технология проходки и особенности инженерных решений, реализованных военными железнодорожными частями и специалистами Метростроя. Освещается роль тоннеля в годы Великой Отечественной войны, его стратегическое значение для переброски войск и грузов, а также дальнейшая судьба объекта – консервация, последующее возобновление эксплуатации и современное техническое состояние. Амурский тоннель представлен как уникальный пример отечественного гидротехнического и транспортного строительства, сыгравший значительную роль в укреплении инфраструктурного потенциала Дальнего Востока.

Ключевые слова: советский Дальний Восток, река Амур, железнодорожный тоннель, железнодорожные войска, строительный титул, военные железнодорожники.

Изменения, происходящие в последнее время в международных отношениях вызванные попытками Запада окончательно разрушить все связи с Россией, способствовали активному развитию наших отношений с дружественными странами расположенными преимущественно на Востоке. Это в свою очередь явилось мощным стимулом к социально-экономическому развитию нашего Дальнего востока. В этой связи в научно-педагогическом сообществе возникла потребность в изучении истории освоения и развития наших дальневосточных территорий. Настоящая статья имеет своей целью осветить одну из славных страниц в истории развития железнодорожного транспорта на Дальнем Востоке, речь пойдет об Амурском железнодорожном тоннеле.

Проекты сооружения тоннеля под Амуром прорабатывались еще в период проектирования строительства Транссиба. В 1913 г. на выставке Приамурского

края был представлен чертеж такого тоннеля, но выбор к тому времени уже был сделан в пользу моста [7. С. 9].

В 1930-х гг. на восточных участках Транссиба велось сооружение вторых путей. Военно-политическая обстановка на Дальнем Востоке накалялась. В Маньчжурии, захваченной Японией, непосредственно у границ с СССР, строились укрепрайоны, прокладывались новые железные и автомобильные дороги. В таких условиях остро встал вопрос дублирующего варианта железнодорожного мостового перехода через р. Амур у Хабаровска. Существующий мост, ввиду своей близости к границе (всего 30 км), был уязвим.

В 1936 г., с учетом особого стратегического значения Транссиба для страны, по инициативе Генерального штаба РККА было принято решение о строительстве тоннеля под Амуром у Хабаровска [7. С. 10].

В 1937 г. НКПС сформировал Управление строительства железнодорожного тоннеля под р. Амур – «Строительство № 4» [2. С. 127]. Технический проект подводного тоннеля протяженностью 7198 м был разработан в 1937 г. институтом Метропроект, находившемся тогда в составе НКПС СССР. Проектом предусматривалось прохождение горного участка – на глубине более 50 м; руслового участка – на глубине 10–14 м и пойменного участка – на глубине 7 м под землей. Начальником управления строительства был назначен опытный метростроитель Н.А. Ермолаев, который руководил строительством до его полного окончания.

Основные работы по сооружению тоннеля с подходами и укладкой железнодорожного пути общей протяженностью 13 км, а также строительство котельных, насосных, компрессорных, электростанции мощностью 15 тыс. киловатт, жилых домов и служебно-технических зданий выполняли части 7-й железнодорожной бригады (командир бригадный комиссар П.Д. Матвеев). Кроме того, работы непосредственно в тоннеле под Амуром осуществляли прикомандированные с Метростроя 900 специалистов основных профессий и тысяча местных вольнонаемных граждан. К концу 1937 г. почти все части бригады были сосредоточены на новом объекте, где была создана солидная материальная база, в том числе, свой лесозавод и стационарная электростанция.

Строительство велось на широком фронте, одновременно на шести титулах: титул № 1 (60 оспждб, командир майор В.Я. Тимофев) включал устройство открытого подхода на правом берегу Амура от примыкания к существующей железнодорожной магистрали со стороны Хабаровска, сооружение портала и части железобетонного тоннеля в сторону титула № 2;

титул № 2 (63-м оспждб, командир военинженер 3 ранга А.И. Иванов) – устройство на правом берегу вертикальной шахты ствола с подъемными механизмами до горизонтального участка тоннеля и сооружение железобетонного тоннеля навстречу титулу № 1, и в обратную сторону, под рекой, навстречу титулу № 3;

титул № 3 (61-м оспждб, командир капитан Б.И. Новиков) и 63-м оспждб – устройство вертикального ствола с естественного острова посередине реки с подъемником до горизонтального участка тоннеля и собственно участок тоннеля в обе стороны от ствола, в направлении титулов № 2 и № 4;

титул № 4 (61-м оспждб) – устройство строительство мощной электростанции, жилых домов и бараков для размещения личного состава, столовых, клубов и других сооружений, как для нужд строительства, так и для эксплуатации объекта; вертикального ствола с искусственного насыпного острова и сооружение в обе стороны от него тоннеля щитовым способом в кессонах с укладкой металлических тубингов, навстречу титулам № 3 и № 5;

титул № 5 – строительство открытого левобережного подхода от примыкания к существующей железнодорожной линии; устройство портала и части железобетонного тоннеля, сооружаемого в сторону титула № 4 открытым способом с последующей засыпкой грунтом;

титул № 6 (81-й оспждб 3-й ождбр, командир майор Н.И. Новосельский) [2. С. 129].

Тоннель предполагалось пройти с помощью пяти щитов на длине 3627 м, а также горным способом (из трех забоев) на восточном участке, открытым способом – на западном участке длиной 1350 м. Внутренний диаметр тоннеля составлял 7400 мм на подводной части.

Проходка была очень сложной, так как тоннель прокладывался по сложной кривой – как в плане, так и в профиле.

Ветеран Великой Отечественной войны И.С. Ромащенко, принимавший непосредственное участие в строительстве тоннеля, вспоминал «Задача была трудной. Каменистый грунт плохо поддавался вырубке. Постоянно поступающая вода, недостаток воздуха – все это усложняло работу. Но военные железнодорожники упорно шли к намеченной цели». Воинов приходилось обучать новому для них делу непосредственно на рабочих местах. Это, конечно, сказывалось на темпе работ. Но со временем воины-железнодорожники набрались навыков и опыта.

По предложению нового командира бригады, назначенного в 1938 г., полковника М.А. Максимова на строительстве были проведены мероприятия по повышению производительности труда. В результате объединенных усилий военных и гражданских специалистов улучшилось качество работ, и резко повысилась производительность труда. По мере приобретения опыта командиры частей и подразделений все увереннее руководили работами. Постепенно часть участков передали на подрядных условиях под непосредственное руководство комбатов. Первенцем в этом деле стал 60-й батальон. И уже по итогам второго месяца первый участок титула № 1 занял первое место среди всех участков на строительстве, что в свою очередь, значительно укрепило авторитет военных железнодорожников. На этом же участке было внедрено несколько предложений по ускорению хода работ. Так, например, первоначально бетон возили к месту укладки по тоннелю, на что уходило много времени. Затем открыли в середине участка по оси вертикальный ствол диаметром в один метр. Соорудили над ним полевой бетонный завод из двух бетономешалок, из которых стали подавать бетон по желобам с подвешенным металлическим фартуком в верхнюю штольню с высоты 18 м [2. С. 129].

За период 1937-1938 гг. воины приобрели достаточный практический опыт, и это дало возможность, начиная с 1939 г., перевести к середине 1940 г. 50% личного состава, задействованных на строительстве тоннеля частей, на самостоятельное выполнение основных работ подрядным способом. В мае 1941 г. была завершена бетонная отделка правобережного горного участка.

До завершения строительства Амурского тоннеля, согласно проекту, оставалось еще не менее года, когда началась Великая Отечественная война. ГКО решил форсировать стройку, учитывая ее исключительное стратегическое значение. Поэтому буквально за месяц были демонтированы все строительные леса и временные подъездные пути, уложен основной путь. При этом путь в тоннеле поставили на щебень вместо жесткого бетонного основания. Первый поезд с участниками строительства прошел по тоннелю 20 июля 1941 г. Протяженность этого инженерного сооружения составила 7,2 км. При строительстве было вынуто 1 475 000 куб. м грунта, закачано 137 600 куб. м бетона. 25 апреля 1942 г. правительственная комиссия приняла тоннель в постоянную эксплуатацию (после доделки и испытания систем обогрева, откачки воды, вентиляции, заградительной сигнализации), но к этому моменту тоннель уже действовал 9 месяцев и мог парировать потенциальные японские угрозы мосту через Амур [2. С. 131].

За досрочное выполнение правительственного задания многие военные железнодорожники удостоены высоких наград. Комбриг М.А. Максимов отмечен орденом Ленина.

Тоннель находился в эксплуатации с 1942 года. На завершающем этапе Второй мировой войны интенсивность его эксплуатации увеличилась в разы.

С 1944 г. по тоннелю осуществлялась перевозка воинских грузов, а в мае-июле 1945 г. – интенсивное движение воинских эшелонов в ходе массовой передислокации соединений и частей Красной Армии для обеспечения предстоящей Маньчжурской операции по разгрому Квантунской армии.

В соответствии с приказом наркома путей сообщения И.В. Ковалева от 22 мая 1945 г., в кратчайшие сроки были проведены работы по приспособлению тоннельного перехода через р. Амур для пропуски всех видов транспорта.

После капитуляции Японии и окончания Второй мировой войны тоннель перешел в категорию секретных стратегических объектов и был выведен из эксплуатации (законсервирован). Для перевозки грузов вполне хватало наземных железнодорожных путей.

Построенный в 1942 г. Амурский тоннель по своим характеристикам является уникальным и единственным подводным сооружением на железных дорогах России. История не дала повода испробовать его стратегическую прочность, и по сей день этот своеобразный «бронепоезд на запасном пути» несет свою вахту на мирной службе.

В 1960-е годы, в связи с ростом грузоперевозок, тоннель открыли для пропуска сначала грузовых, а позже, после электрификации дороги, и пассажирских. В 2009 г., после завершения реконструкции Амурского моста, открытие по нему двухстороннего движения сняло проблему «узкого места» Транссиба. Это дало

возможность провести реконструкцию подводного тоннеля. Сегодня Амурский тоннель находится в активной эксплуатации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Альманах «Железнодорожные войска. Годы. События. Люди». М.: ЗАО «Лица», 2011.
2. Железнодорожные войска. На рельсах созидания / Под редакцией Косенкова О.И. М.: Издательство «3 ЦНИИ» Минобороны России, 2021.
3. **Кабанов П.А.** Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973.
4. **Косович С.С., Филимонов А.М.** «Советские железные дороги»: Военно-исторический очерк. М.: Воениздат, 1984.
5. Призванные строить и защищать: Очерк истории Железнодорожных войск Советской Армии (1918-1988). Кн. 1. М.: Изд-во ЖДВ, 1988.
6. **Старостенков Н.В.** Железнодорожные войска России. Кн. 2. От Первой мировой до Великой Отечественной: 1917-1941. М.: «Стэха», 2001.
7. **Шемуратов В.А.** Тоннель под проливом. М.: «Альпари», 1998.

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

AMUR RAILWAY TUNNEL

This article explores the history of the design, construction, and operation of the Amur Railway Tunnel – a unique underwater engineering structure on the Trans-Siberian Railway. It emphasizes the relevance of this research in the context of contemporary geopolitical changes, which have stimulated scholarly interest in the historical exploration and development of the Russian Far East. Drawing on archival data and the recollections of construction participants, the author examines the rationale behind the decision to construct the tunnel, driven by strategic objectives of ensuring security in the eastern direction in the 1930s. The organizational structure of the construction, the tunneling technology, and the specifics of the engineering solutions implemented by military railway units and Metrostroy specialists are analyzed in detail. The article explores the tunnel's role during the Great Patriotic War, its strategic significance for the transport of troops and cargo, and the subsequent fate of the structure – Its mothballing, subsequent resumption of operation, and its current technical condition. The Amur Tunnel is presented as a unique example of Russian hydraulic engineering and transport construction, which played a significant role in strengthening the infrastructure potential of the Far East.

Key words: soviet Far East, Amur River, railway tunnel, railway troops, construction title, military railway men.