

Павка Корчагин из Новосибирска

02.11.2019



Сражение со смертью на реке Свирепой

Шла война. В Саянах геологи обнаружили два крупных месторождения железной руды. В Москве подумали: хорошо бы соединить эти месторождения с угольным Кузбассом. Тем более, что планы построить железнодорожную ветку от Абакана до Нижнеудинска существовали давно. Решили послать изыскателей, чтобы изучить трассу.

Места были совсем первобытные, карты составлялись аж в 1909 году. Безлюдные горы, реки, тайга. Жило там крошечное племя тофаларов, а рядом пролегала граница с Тувой, которая ещё не вошла в состав СССР. По этой причине изыскателям не дали даже радио: не положено, секретная территория. Вообще экспедиция была снаряжена крайне плохо. Что и говорить, если в Новосибирске Александр Кошурников провёл несколько лишних дней в поисках сапог для себя. Начальник экспедиции – без сапог!

Александр Кошурников

Кроме опытного потомственного изыскателя Александра Кошурникова, в Саяны пошли молодые инженеры-техники Алексей Журавлёв и Константин Стофато. Чтобы добраться до нужного места, пришлось потратить ещё какое-то время на бюрократические согласования.

В общем, лишь в конце сентября новосибирцы оказались в тофаларской деревушке Верхняя Гутара. Местные жители не хотели идти проводниками, говорили о смертельной опасности, о приближении зимы: вокруг горы и тайга, завязнут олени, быстрые реки понесут шугу, а там порог на пороге. Всё же Кошурников уговорил одного старика, пообещав ему в награду тулуп, пимы и ещё что-то. Пятого октября 1942 года, то есть очень поздно, перед самой зимой вышли из деревни. Рассчитывали пройти маршрут до 1 ноября. В конце пути их ждали 25-30 октября. Тофалар вёл восемь оленей: предполагалось передвигаться на них. Однако в долине Казыра, куда экспедиция добралась спустя неделю, их ждала беда – отсутствие ягеля. Нет моха для оленей – нет и самих оленей. Голодные животные падут от истощения. Проводник потребовал вернуться. Изыскатели отказались. Тофалар со своими оленями покинул стоянку, а инженеры продолжали выполнение задания.

Константин Стофато

Такое было поколение – героическое. Шла война, разворачивалась битва за Сталинград. Вперёд – и никаких гвоздей!

Построили первый плот. Казыр – название реки – в переводе на русский язык означает «свирепый, злой». Пороги и перепады, мелководье, стремительное течение; резкое похолодание; тяжёлый снег; берега обледенели; пошла шуга. Казыр разметал первый плот, потом второй, третий... Всего изыскатели построили шесть плотов – и сплавлялись, пока были силы. Но всему бывает предел. Отряд не имел ни палатки, ни спальных мешков, одеты кое-как, инструменты примитивные, одно ружьишко на всех – против медведей.

Алексей Журавлев

Их гибель так и осталась бы загадкой, если бы Александр Кошурников не вёл рабочий дневник, в котором фиксировал изыскательские данные и особенности маршрута. Его записи нашли вместе с телом на берегу Казыра осенью следующего года. Страницы словно вырваны из романа Николая Островского «Как закалялась сталь». Вот несколько цитат из этого исторического документа.

Из дневника Кошурникова

«31 октября. Суббота. Ночуем на пикете 1516. Дело очень плохо, даже скверно, можно сказать. Продовольствие кончилось, осталось мяса каких-то два жалких кусочка, сварить два раза и всё. Идти нельзя. По бурелому, по колоднику, без дороги и при наличии слоя снега 70-80 см, да вдобавок ещё мокрого, идти – безумие. Единственный

выход – плыть по реке, пока ещё не замёрзла совсем. Так вчера и сделали. Прошли Базыбая 3 км, потом сделали плот и проплыли сегодня на нём до пикета 1520. Здесь по колено забило снегом, и плот пришлось бросить. Это уже пятый наш плот! Завтра будем делать новый. Какая-то просто насмешка – осталось до жилья всего 52 км. И настолько они непреодолимы, что не исключена возможность, что совсем не выйдем. Заметно слабеем. Это выражается в чрезмерной сонливости. Стоит только остановиться и сесть, как тут же начинаешь засыпать. От небольшого усилия кружится голова. К тому же совершенно мокрые уже трое суток. Просушиться нет никакой возможности. Сейчас пишу, руку жжёт от костра до волдырей. Но самое страшное наступит, когда мы не в состоянии будем заготовить себе дров».

«1 ноября. Перенесли лагерь к месту постройки плота на пикет 1512, против впадения реки Базыбай. Все ослабли настолько, что за день не смогли сделать плот. Я совсем не работал. Утром не мог встать, тошнило, кружилась голова. Встал в 12 часов и к двум дошёл до товарищей. Заготовили лес на плот и таскали его к реке. Заготовили на ночь дров – вот и вся работа двух человек за день. Я расчистил в снегу место под лагерь, площадь 18 кв. метров, и поставил балаган – тоже всё, что сделал за день. Все погорели. Буквально нет и одной несожжённой одежды, и всё равно мокрые до нитки. Снег не перестаёт, идёт все время, однако тепло, летит мокрый, садится, на него падает новый... У всех опухли лица, руки и, главное, ноги. Я с громадным трудом надел сапоги и решил их больше не снимать, так как ещё раз мне их не надеть».

«3 ноября. Пишу, вероятно, последний раз. Замерзаю. Вчера 2.11 произошла катастрофа. Погибли Костя и Алёша. Плот задёрнуло под лёд, и Костя сразу ушёл вместе с плотом. Алёша выскочил на лёд и полз метров 25 по льду с водой. К берегу пробиться помог я ему, но на берег вытащить не мог, так он и закоченел наполовину в воде. Я иду пешком, очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замёрзну».

Это была последняя запись в полевом дневнике Александра Кошурникова.

Трасса Мужества

Железнодорожную линию начали строить через 16 лет после гибели новосибирских изыскателей. От направления на Нижнеудинск отказались, в том числе и после изучения дневника Кошурникова. Дорога соединила Абакан с Тайшетом. На стройке работали более тридцати тысяч комсомольцев. В прессе тех лет её называли Трассой Мужества. Рельсы прокладывали через Саянские хребты. Трасса пересекает реки Енисей, Тубу, Ману, Кан и Бирюсу. В скалах пробито восемь тоннелей. Значительная часть грузоперевозок с Дальнего Востока в Кузбасс и обратно осуществляется по этой трассе. От Тайшета на восток идёт Байкало-Амурская магистраль.

Пропавшую экспедицию искали долго, но безуспешно. Тело Кошурникова случайно

обнаружил охотник-тофалар в октябре 1943 года. Оно было наполовину засыпано речным песком. Там, на высоком берегу Казыра, и похоронили героя. На этом месте установлен обелиск. Александр Михайлович Кошурников посмертно был награждён орденом Ленина, Алексей Журавлёв и Константин Стофато – орденами Трудового Красного Знамени.

Писатель Владимир Чивилихин написал документально-художественную повесть «Серебряные рельсы», в которой подробно рассказал об этой трагедии. Рассказывал о ней и писатель Афанасий Коптелов.

Нужно ли было исследовать Саяны в то время? Не напрасной ли была гибель экспедиции Кошурникова? Нужно вспомнить, что страна искала ресурсы для продолжения войны всюду, где можно. Новые месторождения нефти, золота, железа тут же наносили на карту, изучали, ломали голову над тем, как задействовать их для обороны. Да, Трассу Мужества в годы войны строить не стали. Пропавшая экспедиция и найденный рабочий дневник Кошурникова доказали нецелесообразность строительства железной дороги в то время и в тех местах. Но отрицательный результат – тоже результат. Дорогу построили позднее, а личный героизм новосибирских изыскателей вошёл в историю.

Арсений Арсеньев