

История создания
Амурского
судостроительного
завода в романе Веры
Кетлинской
«Мужество»



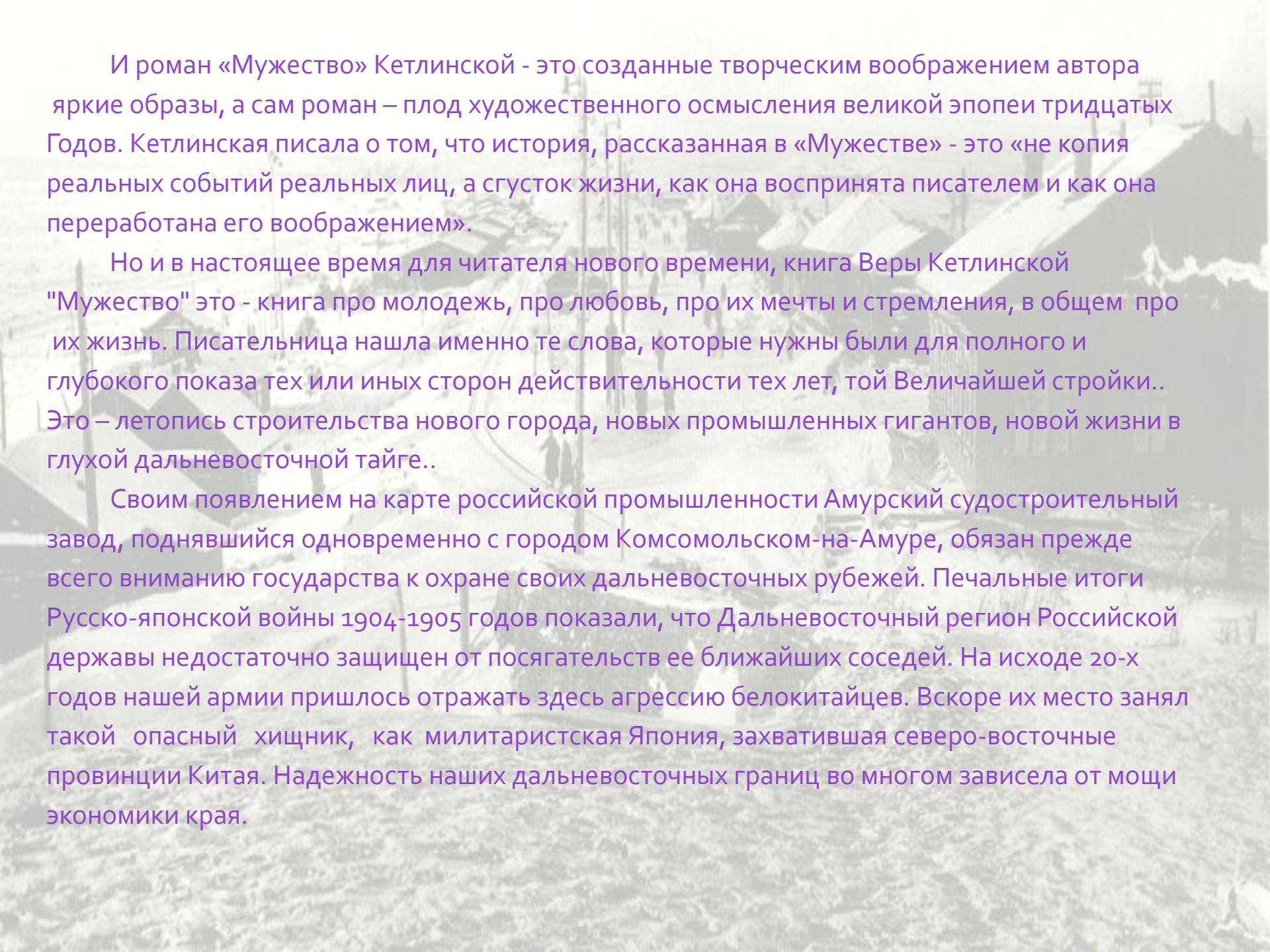
В городском музее хранится пожелтевшее фото просеки в тайге, где была проложена первая улица Комсомольска-на-Амуре. Экспонаты музея вновь возвращают нас к тем незабываемым, трудным героическим дням. И среди этих экспонатов на самом видном месте - книга Веры Казимировны Кетлинской «Мужество».

О романе «Мужество» написано много. Еще в тридцатые годы, когда он только вышел в свет, появилось немало откликов. Это произведение не оставляло равнодушным ни читателей, ни критиков. Десятки и сотни отзывов первостроителей города об этой книге хранятся в музее и городской библиотеке. Комсомольчане знают и ценят этот роман - художественную летопись рождения своего города.

В 1930-1937 годах Вера Кетлинская - корреспондент газеты "Комсомольская правда". Это позволило ей собрать материал для самого известного своего произведения - романа "Мужество", посвященного строителям Комсомольска-на-Амуре. Замысел этого романа возник в середине тридцатых годов. Молодая писательница, работая нештатным корреспондентом «Комсомольской правды», в конце 1935 года приехала на Дальний Восток. Городу Комсомольску было тогда три года.

Многие первостроители города помнят, как работала на дальневосточной стройке В. Кетлинская. Вот что писала первостроительница Комсомольска-на-Амуре А. Кипаренко: «Мы встретились впервые на берегу Амура больше тридцати лет назад. Города Комсомольска по сути дела не было. Была огромная строительная площадка. И комсомольцы-строители... Вот к ним, к этим комсомольцам, и приехала из далекого Ленинграда молодая писательница Вера Кетлинская. Энергичная, волевая, с горячим сердцем и большим чувством юмора, она стала своим человеком на стройке».

В период существования Советского Союза отечественной науке (а также искусству, художественной литературе и публицистике) разрешалось только воспевать советского человека, представлять его венцом человеческой эволюции.



И роман «Мужество» Кетлинской - это созданные творческим воображением автора яркие образы, а сам роман – плод художественного осмысления великой эпопеи тридцатых Годов. Кетлинская писала о том, что история, рассказанная в «Мужестве» - это «не копия реальных событий реальных лиц, а сгусток жизни, как она воспринята писателем и как она переработана его воображением».

Но и в настоящее время для читателя нового времени, книга Веры Кетлинской "Мужество" это - книга про молодежь, про любовь, про их мечты и стремления, в общем про их жизнь. Писательница нашла именно те слова, которые нужны были для полного и глубокого показа тех или иных сторон действительности тех лет, той Величайшей стройки.. Это – летопись строительства нового города, новых промышленных гигантов, новой жизни в глухой дальневосточной тайге..

Своим появлением на карте российской промышленности Амурский судостроительный завод, поднявшийся одновременно с городом Комсомольском-на-Амуре, обязан прежде всего вниманию государства к охране своих дальневосточных рубежей. Печальные итоги Русско-японской войны 1904-1905 годов показали, что Дальневосточный регион Российской державы недостаточно защищен от посягательств ее ближайших соседей. На исходе 20-х годов нашей армии пришлось отражать здесь агрессию белокитайцев. Вскоре их место занял такой опасный хищник, как милитаристская Япония, захватившая северо-восточные провинции Китая. Надежность наших дальневосточных границ во многом зависела от мощи экономики края.

России нужен был сильный и надежный флот, способный защитить ее тихоокеанские рубежи. Но реконструкция и укрепление флота были невозможны без промышленного развития побережья, освоения в его черте современного судостроения. Перед Советской властью встала задача превращения края в мощный хозяйственный аванпост Советского Союза на берегах Тихого океана. Правительственная комиссия, обследовавшая в 1929 году самый отдаленный Российский регион, пришла к заключению о необходимости строительства здесь города и крупного судостроительного завода.

В романе Веры Кетлинской «Мужество» о важности этой стройки сказано так :

«...- Вы едете решать одну из важнейших задач обороны. И вы ее решите.

А вместе с тем это одна из важнейших задач освоения края. Это новый центр, столица тайги. Это дружеская рука, протянутая Сахалину, Камчатке, Николаевску... Вы – комсомольцы, большевики. Надо понять и прочувствовать: работы столько, что и вздохнуть некогда. Темпы самые напряженные. Не мы их придумали, их диктует международная обстановка... Условия будут поначалу тяжелые. Но край того стоит. Край богат и прекрасен, надо только освоить его. Надо стать дальневосточниками, надо осесть, притереться, любить. Вот ваша задача.»

Остро встал вопрос: кто будет строить? Точнее: как выйти из положения при отсутствии на Дальнем Востоке необходимых людских ресурсов?.. Стройка требовала многие тысячи рабочих рук.

Предоставим слово документам.

Из воспоминаний первого начальника Дальпромстроя Иосифа Абрамовича Каттеля:

«Сразу после назначения начальником строительства, меня больше всего волновал кадровый вопрос. Я знал по опыту, что среди людей, привлекаемых по оргнабору, попадается немало таких, которые стремятся на длинным рублем и, столкнувшись с самыми незначительными трудностями, легко бросают ее. Можно было предвидеть, что на нашем строительстве, особенно на первых порах мы встретимся с немалыми трудностями, и, чтобы не спасовать перед ними, нужны были надежные люди. На Магнитке и на других стройках, которыми мне приходилось руководить, я видел, как самоотверженно трудится комсомол, сколько энергии и молодого задора вносят комсомольцы в каждое дело. Я и теперь делаю ставку на комсомол.



...В начале февраля, не то 5-го, не то 7-го, от Ярославского вокзала отошел поезд с первой группой строителей. Ехали пока без семей, в походном порядке. Наш вагон стал, в сущности, управлением строительства на колесах.

Где-то около Читы мне вручили две правительственные телеграммы. В первой предлагалось перенести стройку в сторону Николаевска-на-Амуре, не ближе 400 километров от Хабаровска. Во второй телеграмме сообщалось, что Центральный Комитет ВЛКСМ начал мобилизацию шести тысяч комсомольцев для нашей стройки. «Шесть тысяч — восклицали в вагоне.— С такой армией можно горы свернуть». Мы еще не знали тогда, что будущим молодым строителям придется сворачивать горы в буквальном смысле...»

И.А. Каттель – прообраз начальника строительства Вернера в романе. Таким, Вернер предстал перед комсомольцами в начале романа: «...Вернер говорил коротко, его ударения были жестки, его глаза выражали сильную волю и самоуверенное спокойствие. ..Перечеркивая одним взмахом руки сегодняшний пейзаж Вернер создавал на его месте город будущего: - Комсомольцы! Комсомолки! Вы оденете в гранит обрывистые берега седого Амура! Вы залете асфальтом широкие проспекты нового города! Вы постройте завод, красоте и мощи которого позавидует любой завод мира!»

Вместе с начальником строительства Каттелем в Хабаровск ехали главный инженер

Из воспоминаний первостроителя С. Хрулева:

«Эшелон Северо-Кавказского комсомола. В нем были комсомольцы Краснодона, Грозного, Шахт... Из вагонов, нарушая утреннюю тишину, неслись песни, звуки гармошки. Встречались старые знакомые, временем и судьбой заброшенные в разные стороны, встречались друзья запомнившиеся друг другу по какой-нибудь комсомольской конференции. Радостно жали руки, обнимались, в который раз начинали говорить о Дальнем Востоке...»

А вот строки из романа Кетлинской:

«...Комсомольский эшелон шел на восток. Сперва были только Отдельные вагоны – ленинградские, ростовские, киевские, московские, харьковские. Потом из разных поездов и вагонов молодежь собрали в один эшелон. Появились начальник эшелона, старосты вагонов, редакторы стенных газет...Много говорили о Дальнем Востоке...Держались в эшелоне группами – по городам. Но уже завязывались новые знакомства, новые скороспелые дорожные дружбы, происходили неожиданные встречи...Чтобы в пути провести учет по профессиям, старосты помогали составлять списки. Тут же с радостью сколачивались первые бригады».

Лучшие страницы романа Веры Кетлинской «Мужество» посвящены описанию

ежедневного героического труда молодых строителей:

«В тайге заготовлен для стройки лес. Надо свалить его в речку Силинку и плавить сюда, пользуясь высокой водой. ...Отряд шел не по речке, оставшейся где-

то сбоку, а напрямик через тайгу, еле заметными тропками. ...Идти было тяжело. То

и дело перелезали через вывороченные бурями деревья. Ноги вязли в болоте.

Чавкала под сапогами вода. Ботинки Епифанова уже насквозь промокли, но Епифанов безмятежно шагал своей флотской развалочкой, восторженно втягивая в

ноздри весенние запахи и поглядывая вокруг с жизнерадостным любопытством. В

начале пути переговаривались, шутили. Потом устали, пошли молча.

Сперва они слышали рокочущий шум воды, потом вдруг открылось глазам: в

низких берегах, обмывая затопленные кусты, несется небольшая и бурная горная

река. И весь правый берег, сколько видит глаз, в поваленных очищенных стволах.

В нынешнем Комсомольске одна из улиц названа в честь Ивана Сидоренко. Сын бедняка, погибшего на фронте первой мировой войны, он в 1926 г. пятнадцатилетним хлопцем вступил в комсомол, позднее стал коммунистом. Сидоренко работал бетонщиком на Строительстве Харьковского тракторного завода и там установил мировой рекорд укладки бетона. На Амур он в числе первых приехал уже с Днепростроя. Черноволосый, мускулистый, по характеру — прирожденный вожак, Сидоренко стал здесь бригадиром корчевщиков тайги и работал так, что «земле было жарко». Одной из первых на Дальпромстрое его бригаду занесли в краевую Красную книгу почета. Решением Далькрайкома ВЛКСМ Иван Данилович Сидоренко был премирован именными часами... В последующем его назначили прорабом на строительстве первенца дальневосточной металлургии — завода «Амурсталь». В июле 1941 коммунист И. Д. Сидоренко по его настойчивой просьбе был послан на фронт и ровно год спустя, будучи политруком роты, смертью героя пал под Сталинградом, подняв бойцов в атаку...

Образ Вальки Бессонова - один из самых ярких образов комсомольцев в романе. В начале романа он предстает перед нами несколько самоуверенным. Его внешняя разухабистость идет, пожалуй, от юношеской горячности. На стройке в Ленинграде Валька был лучшим штукатуром. И он возмутился, когда ему предложили в райкоме ехать на Дальний Восток.

«- Меня? Лучшего ударника? Лучшего бригадира стройки? - Спасибо за ласку! – крикнул

Валька и стукнул кулаком. – Работал, работал, а теперь к черту на рога! Три года без прогулов, опозданий, план как из пушки, не меньше 150 процентов. Качество – сами знаете, поищите такое лучше у лучших штукатуров! И такая благодарность! спасибочки,

поезжайте сами!»

Валька был искренне возмущен. В этот день он работал с каким-то ожесточенным

упрямством. И тут-то на лесах у него произошла встреча с С.М. Кировым.

«- А меня комсомол мобилизовал, Сергей Миронович, на Дальний Восток.

Киров дотронулся рукой до плеча Вальки. - Молодцом. Смотри, не подкачай там, не

урони ленинградский авторитет. И спросил дружески:

- Едешь с охотой?

Валька сам не понимал, что с ним случилось в эти минуты, знал только, что случилось

большое и хорошее. И крикнул, восторженно глядя прямо в открытые дружелюбно-внимательные глаза:

- С охотой, Сергей Миронович. Не бойтесь, не подкачаю!»

Таков Валька. И здесь он искренен. Потом на стройке он не раз спотыкнулся. И однажды

после драки, в которой он участвовал, соберет чемодан и попытается уехать. Этот

8 и 9 июля на общем собрании коммунистов "Дальпромстроя" был избран партийный комитет строительства. Секретарем парткома единогласно был избран С.Н. Фалилеев, его заместителем О.А. Окулич.

Среди тех, кто сооружал судостроительный было немало заслуженных коммунистов. Всеобщим уважением пользовался Аким Осипович Окулич. Он был краснознаменцем гражданской войны, но не любил распространяться о своих подвигах. Однажды ему все же пришлось «раскрыться». Он пришел к группе строителей, сидел у костра, плотно окруженный молодежью. Расспрашивал ребят об их жизни, настроении, запросах. Рассказал, каким будет новый завод. Потом собравшиеся «нажали» на Окулича: слыхали, мол, что воевали вы с беляками и японскими интервентами на Дальнем Востоке. Как это было? Окулич вспомнил интересные эпизоды, говорил неторопливо, просто и прямо-таки завоорожил всех историей со спасением золотого фонда Дальневосточной республики: Аким Осипович руководил этой дерзкой операцией, увезя, что называется, из-под носа беляков ящики с золотом на маленькой шхуне...

А.О. Окулич прототип одного из главных героев романа «Мужество», парторга стройки Морозова. Кетлинская в его образе показала страстного партийного вожака, умного и принципиального человека, умевшего понять другого человека, глубоко понимавшего важность строительства города для судеб края. Вот как описана его первая встреча с комсомольцами в Хабаровске: «..Вошел плотный небритый человек в светлой кепке....У него было усталое лицо, но глаза внимательно ощупывали, изучали комсомольцев, в них светилась неустомимость...Комсомольцы ждали первых общих слов, но Морозов заговорил сразу об основном...Он просто изложил перед ними то, что чувствовал сам, любовь к необжитому краю, тревогу, мечты, страстное желание, чтобы осели, притерлись, загорелись энтузиазмом люди...»

В романе «Мужество» ярко описан эпизод последнего рейса той суровой зимы: «...Колонна везла груз горючего и должна была пробиться на стройку во что бы то ни стало, иначе стройка останется без горючего до начала навигации.

А в природе была весна. По трассе будущей железной дороги стояли лужи и размякший снег превратился в кашу...Теперь они свернули на лед и, переезжая с берега на ледяную дорогу, вымокли насквозь, потому что пришлось перебираться через прибрежную полынью: две машины забуксовали, их вытаскивали тросами.

Ледяная дорога доживала последние дни. Под колесами тяжело нагруженной машины лед ухал и трещал. Они ехали уже четвертые сутки. В этот день девять раз вытаскивали машины и к ночи прошли всего двенадцать километров. ...Начался новый день – и через час подсохшие за ночь штаны и валенки были уже пропитаны водой, и каждый шофер знал, что сушиться не только негде, но и бесполезно все равно придется лезть в воду. Двадцать машин шли одна за другой. Двадцать шоферов вели машины – в любую минуту готовые ко всему...В этот день было еще четыре аварии, а к концу дня заболели еще два шофера. Так прошел еще день – шестой день борьбы со льдом. Оставалось километров двадцать пять, следующую ночь надеялись ночевать дома. И на рассвете шоферы вывели свои машины...Машина застряла в трещине задним колесом, ее вытащили, но управлять ею было некому, Тимку на руках снесли в другую машину. Он выбыл из строя.

Торжественную тишину раскалывает орудийный салют кораблей Амурской флотилии.

Пройдет не так уж много времени — и на амурском берегу произойдет новое знаменательное событие: 18 июля 1934 состоится закладка первого корпуса авиационного завода!

Между тем расширение строительства Амурского судостроительного завода при слабой технической оснащённости требовало значительного увеличения количества рабочих рук. Комплектация кадров за счет притока местного населения, мобилизации комсомольцев и вербовки рабочих в западных районах страны существенного результата не приносила. Стройке нужны были люди, готовые и способные жить и работать в её непростых условиях. Где брать таких?

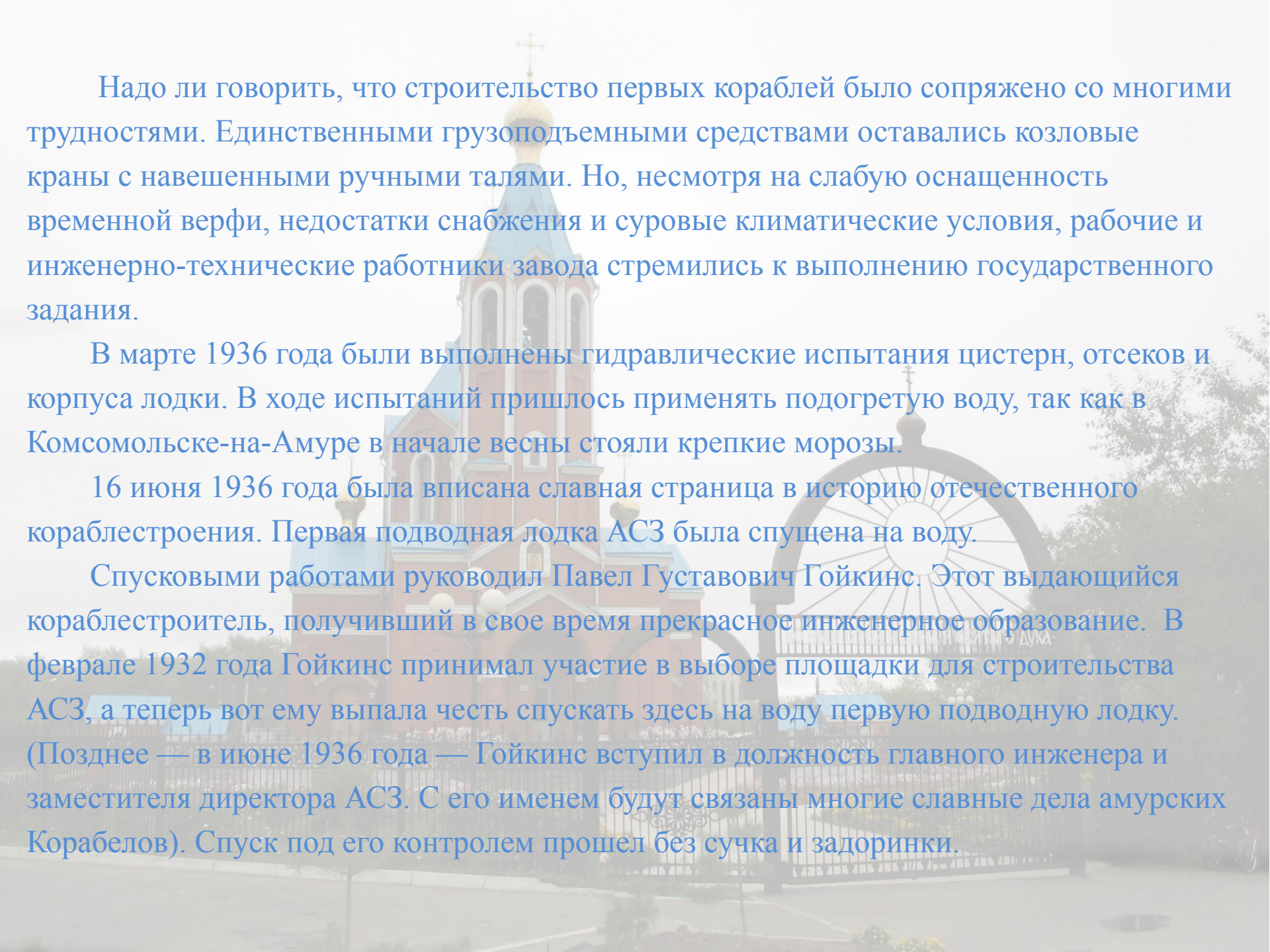
В сентябре Совет Труда и Оборона принимает постановление о создании особого корпуса военно-строительных частей при Наркомате тяжелой промышленности. И в последние дни навигации командующий Особой Дальневосточной армией Блюхер поставил перед «Дальпромстроем» задачу обеспечить к декабрю 1933 года нормальными жилищными условиями готовящиеся к отправке в Комсомольск вновь сформированные батальоны военных строителей.

Возведение казарм и жилья в оставшиеся месяцы шло в молодом городе сверхударными темпами, зачастую даже в ущерб строительству цехов и гидротехнических сооружений. Руководство стройки понимало: без дополнительных рабочих рук выполнение правительственного задания почти наверняка будет сорвано. И 30 декабря жилье для приема и размещения 5000 солдат было готово.

Сбылось обещание, данное В. К. Блюхером комсомольчанам в памятный июньский день 1933г.: Красная Армия вам поможет... И в самом деле, люди в островерхих красноармейских шлемах возводили и судостроительный, и авиационный, и металлургический заводы, и кварталы жилых домов в легендарном городе.

Вот строки из романа рассказывающие о первых впечатлениях красноармейцев о Новом городе:

«Первое ознакомление с Новым городом произошло через газету – через настоящую, ежедневную, печатаную газету. Ее роздали всем бойцам. Первая полоса была посвящена им: «Привет героическим участникам ледового похода!». Бойцы читали правдивые рассказы о двенадцатидневном марше и с некоторым удивлением соглашались, что поход был героичен и труден. Командование объявило благодарность участникам комсомольских групп... Ударно, в сорокаградусный мороз, в метель комсомольцы строили для них жилье. «Трое суток не уходила со стройки знаменитая бригада плотников тов. М. Знайде...» ... Город жил полной грудью, каждый день успевал создать что-либо новое и прекрасное – из кирпича, бетона, дерева, металла. И одновременно создавал новых, прекрасных людей... Десятки стройных колонн подымались к небу двумя ажурными рядами, ...размахнувшись на месте бывшего озера



Надо ли говорить, что строительство первых кораблей было сопряжено со многими трудностями. Единственными грузоподъемными средствами оставались козловые краны с навешенными ручными талями. Но, несмотря на слабую оснащенность временной верфи, недостатки снабжения и суровые климатические условия, рабочие и инженерно-технические работники завода стремились к выполнению государственного задания.

В марте 1936 года были выполнены гидравлические испытания цистерн, отсеков и корпуса лодки. В ходе испытаний пришлось применять подогретую воду, так как в Комсомольске-на-Амуре в начале весны стояли крепкие морозы.

16 июня 1936 года была вписана славная страница в историю отечественного кораблестроения. Первая подводная лодка АСЗ была спущена на воду.

Спускowymi работами руководил Павел Густавович Гойкинс. Этот выдающийся кораблестроитель, получивший в свое время прекрасное инженерное образование. В феврале 1932 года Гойкинс принимал участие в выборе площадки для строительства АСЗ, а теперь вот ему выпала честь спускать здесь на воду первую подводную лодку. (Позднее — в июне 1936 года — Гойкинс вступил в должность главного инженера и заместителя директора АСЗ. С его именем будут связаны многие славные дела амурских Корабелов). Спуск под его контролем прошел без сучка и задоринки.

Лучшие страницы романа Веры Кетлинской «Мужество» посвящены описанию заключительных этапов строительства первого корабля, ежедневной борьбе строителей за осуществление своей мечты:

«...Снова пришла весна – и какая! С некалендарной быстротой пролетали дни и месяцы,

складываясь в годы, вот уже стало ощутимо приближение светлого праздника, еще недавно

казавшегося недостижимо далеким, - на стапелях шла сборка первого корабля.

Решающие сроки

работ до его спуска на воду знали в городе все, взрослые и дети, а грязно-рыжий остов корабля, грузно

осевший на стапеле и совсем не похожий на красавца, каким он вскоре станет, уже и теперь казался

им прекрасным.

...Вся партийная организация, все старые комсомольцы так или иначе участвовали в сборке

первого корабля... С увлечением, прямо-таки влюблено работали судостроители.

«Первый корабль будет пущен в срок», - говорили строители.

А враг был вблизи.

Под стапелем лежала бочка с горючим. Кто закатил ее сюда? ...Через несколько дней в одном из

Гимном всепобеждающему труду коллектива первостроителей звучат заключительные строки романа «Мужество». Это праздник «осуществления мечты», спуск первого корабля!

«Продолговатый и неуклюжий остов корабля легко и как-то незаметно соскользнул по рельсам и раздвинул тихую воду озера. Этой минуты ждали пять лет, о ней мечтали у первых костров. Все строители собрались сюда, как на праздник осуществления мечты. И быстрота, ловкость, незаметность спуска ошеломили и сперва даже разочаровали. Как и это все? И когда корабль закачался на воде, еще неуклюжий, неотделанный, но все-таки тот самый, о котором мечтали, - крик счастья прокатился по трибуне, по ряжевой набережной, по берегу озера, запруженному народом. Это было не то «ура», не то просто торжествующий вопль. Люди обнимались, вытирали слезы, говорили разом, неразборчиво и восторженно.