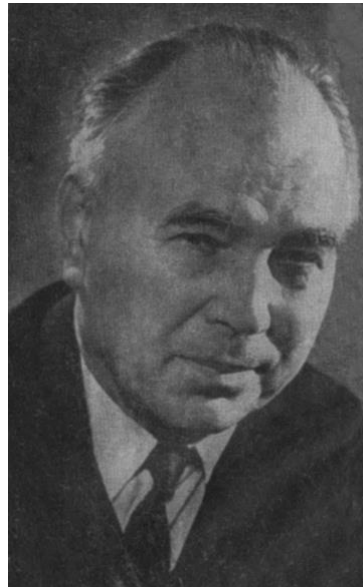


МБУК «Централизованная библиотечная система для детей им. Н. Островского»
Методико-библиографический отдел. Сектор краеведения.

Серия «О них писали книги. Красноярцы – прототипы литературных героев»

Коптелов Афанасий Лазаревич



"Навстречу жизни"

информационно-библиографическое издание

Красноярск, 2016

Афанасий Коптелов писатель, составитель и редактор многих книг, известен как исследователь литературы народов Сибири.



Он родился в селе Шатуново Алтайского края 6 ноября 1903 года, в настоящее время это Залесовский район. Родители Коптелова были кержаками, т. е. русскими старообрядцами. Это была особая этнографическая группа, которая придерживалась северорусской культуры. Кержаки стали первыми русскоязычными поселенцами в Сибири. Они жили общинами и строго соблюдали религиозные правила и традиции предков.

С детства Афанасий познал тяжелый крестьянский труд, пахал землю сохой, жал хлеб серпом, молотил цепом. Из религиозных убеждений родители не пускали сына учиться, он ушел из дома и занялся самообразованием. Деньги на жизнь в то время он зарабатывал, работая разносчиком книг. В последующие годы он прошел учебу на курсах «красных учителей» и после 1917 года стал помогать обучать население грамоте.

В начале 20-х годов молодой человек пробует себя в журналистике, сотрудничает с газетами «Красный Алтай», «Сельская правда», «Алтайская деревня», начинает писать романы, повести, мемуары.

Большую роль в творчестве Коптелова сыграл писатель Владимир Яковлевич Зазубрин, он практически дал Афанасию «путевку в мир

литературы», помог в публикациях его произведений.

Однажды Коптелов познакомился с уникальным документом - дневником инженера-изыскателя А. М. Кошурникова. Дневник потряс писателя, и он, опубликовав его в журнале "Сибирские огни", взялся за повесть "Навстречу жизни" (1948). В основу произведения были положены факты из последней экспедиции трех отважных изыскателей - Алексея Журавлева, Константина Стофато и Александра Михайловича Кошурникова, благодаря подвигу которых позже была проложена железная дорога Абакан - Тайшет.



Алексей Журавлев

Кошурников был сыном строителя железных дорог, Алексей Журавлев учился в Новосибирске, работал старшим инженером. Константину Стофато было 27 лет, он успел окончить техникум и работал плановиком.



Стофато Константин

В 1942 году в разгар Великой Отечественной войны, возникла необходимость найти самую выгодную трассу железнодорожной ветки линии Абакан-Тайшет через Салаирский кряж и наметить выход Южно-Сибирской магистрали на главную сибирскую дорогу. Экспедиция отправилась на обследование долины реки Казыр и горного перевала.



Трасса мужества

Идея проложить дорогу через Саянские хребты появилась еще в середине XIX века. Магистраль Абакан-Тайшет проектировалась как трасса, которая доставляла бы транзитные грузы и пассажиров из районов

Средней Азии, Казахстана, Кузбасса в Восточную Сибирь и на Дальний Восток страны. По этой части Красноярской железной дороги можно было отправлять грузы военного назначения на восток, к границам агрессивно настроенной Японии. Но изучение характера местности неоднократно вынуждало отказываться от строительства дороги. Сложный рельеф, большие перепады высот, по мнению экспертов, делали строительство дороги невозможным.

В 1935 году начались поиски наилучшего варианта трассы, проходящей через Саяны. В 1936 году были проведены предварительные изыскания северного варианта трассы. Изыскания продолжились в 1942 году. Были проработаны 5



вариантов линий, из которых наиболее перспективными были трассы, берущие начало в Абакане с выходом на Тайшет или на Нижнеудинск. Главным

инженером проекта, начальником изыскательской экспедиции был назначен Александр Михайлович Кошурников.

Участники экспедиции знали, что это очень сложный для изыскания район – глухая тайга, с травами выше человеческого роста, ни дорог, ни тропинок. Люди посещали этот район очень редко, в основном рыбаки и охотники за соболиными шкурками и кедровыми орехами.

5 октября 1942 года экспедиция под руководством Кошурникова на оленях в сопровождении проводника отправилась из села Верхняя Гутара по маршруту Нижнеудинск-Абакан.

Экспедиция вышла с опозданием почти на месяц. Такая ситуация была вызвана строгостями военного времени. В связи с тем, что экспедиция должна была работать вблизи государственной границы, необходимо было оформить множество различных документов, в том числе и пропуск в пограничный район. Категорически было отказано в пользовании рацией. На троих изыскателей было выделено скудное снаряжение: всего одно ружье, один топор, одна пила, одно долото, четыре ножа, одна кастрюля, две кружки, две ложки, минимальный запас продуктов. Ни палатки, ни медикаментов. За время подготовки и согласований сильно испортилась погода, наступали холода, близилась суровая сибирская зима. Однако отказаться от поездки было для изыскателей немислимо.



Маршрут в 200 с лишним километров по практически нехоженным местам, без хороших карт, необходимо было пройти до 20 октября. В густой тайге с обилием завалов дорогу приходилось буквально прорубать топором. В день группе удавалось

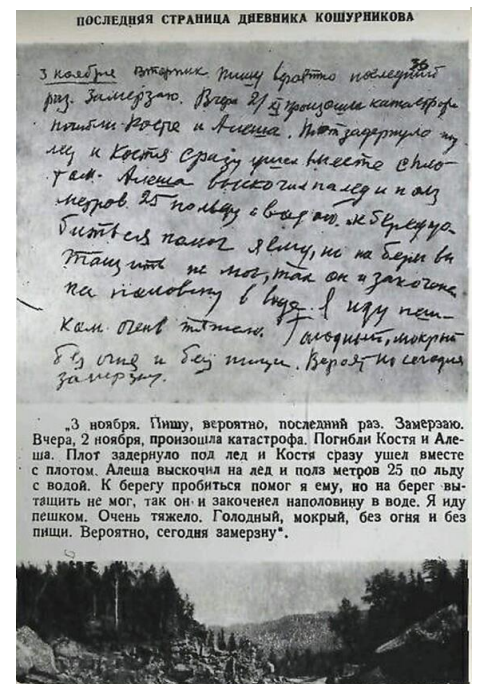
пройти не более 9–10 км. Помощники у начальника экспедиции оказались молодые, неопытные, большую часть работы приходилось делать самому.

К тому же совершенно не было мха, кормить оленей стало нечем. 12 октября стало ясно, что берегом группе дальше не пройти. Изыскатели решили отправить оленей с проводником назад, срубить плот и двигаться дальше по воде. С проводником А. Кошурников отправил письмо жене, в котором написал, что вернётся к 25 октября.

«Пользуюсь последним случаем написать тебе пару слов. Нахожусь в 15 км ниже слияния Правого и Левого Казыра. Отправляю письмо с проводником, хотя уверен, что придет оно после моего приезда. Хотел проехать насквозь на оленях, но отказался от этой мысли, так как нет корма и дороги. 25 октября рассчитываю быть дома. Едем втроем – Журавлев, Стофато и я. Плохо, что нет геолога. С производственной точки зрения он был бы полезнее, чем сметчик Стофато. На изысканиях перевала получил положительный результат. Очень был бы доволен, если бы на будущий год мне дали эти изыскания как предварительные. Очень тут интересные места, есть над чем поработать. Не скучай, скоро увидимся. Если меня долго не будет, то жди спокойно – не раз я выходил из тайги даже среди зимы. Не могу я погибнуть, у меня слишком большая жажда жизни...»

По ходу маршрута велась визуальная разведка, делались схемы, зарисовки. Александр Михайлович Кошурников вел записи в дневнике.

В назначенное время группа не вернулась. В ноябре начались поиски экспедиции. Искали самолетами, в тайгу ушли 2 отряда, к поиску подключились, друзья, охотники, местные жители, геологи, пограничники,



живущие на Казыре. Поиски продолжались практически месяц. Все было напрасно...

Вскоре спасатели наткнулись на странную находку: над заметной скалой были подвешены к вывороту кедра мешки. В них были образцы камней, замёрзшее оленьё мясо, дробь, соль, телогрейки и никакой записки. Потом было найдено еще несколько стоянок экспедиции. Последняя стоянка лагеря была найдена ниже порога Базыбай под глубоким снегом в 52 километрах от деревни. Казалось, что такое расстояние экспедиция могла пройти при любых обстоятельствах.

Вскоре пришёл приказ: «...Всем поисковым отрядам вернуться. Необходимо выходить из тайги, ожидается метель», поиски прекратились. Участников экспедиции объявили предателями Родины...

Только через год удалось узнать тайну исчезновения группы. 4 октября 1943 года рыбак Иннокентий Степанов «проходил» левым берегом на лодке к Базыбаю. На мелководье в прибрежных кустах он нашел полузанесённого песком человека и листки бумаги. Человеком оказался Кошурников, а собранные и просушенные листы - его дневник. Благодаря дневнику удалось узнать о том, как героически боролись с суровой природой трое изыскателей, удалось восстановить каждый день трудного пути экспедиции.

Ценой каких нечеловеческих усилий одолевали они самые опасные места, пройдя по тайге 180 км. И как трагический случай оборвал их путь, когда до человеческого жилья оставалось совсем немного...

Только из самых последних записей видно, что положение экспедиции очень плохое, почти безысходное. Идти пешком с поклажей было невероятно трудно - снег 80 см, бурелом. Изыскатели сколачивали плоты, сплавлялись по реке, но они разбивались о пороги и торосы. И они снова сколачивали плоты...

Практически постоянно шел мокрый снег, обсушиться было негде. Заканчивались припасы. Даже в такой ситуации Кошурников все время вел инженерный дневник, оценивая местность, подробно описывая берега Казыра, его излучины и притоки, водную характеристику реки, геологическое строение намечаемой трассы, набрасывал чертежи, брал образцы породы.

На страницах дневника сохранились подробные записи о направлении трассы, указания будущим строителям о выемках, насыпях, о местонахождении каменных карьеров, лесов, необходимых при прокладывании дороги. Последние страницы были написаны Кошурниковым, когда распухшие, замерзшие руки едва держали карандаш.

Запись в дневнике от 25 октября: «Сегодня доели хлеб, сухарей осталось дня на четыре, табаку - на два дня. С этим еще можно жить. До жилья остается 90 км...»

31 октября Кошурников пишет в дневнике о том, что продовольствие закончилось, и, хотя до жилья осталось всего 52 километра, преодолеть их уже практически невозможно. К тому же уже трое суток все были совершенно мокрые. Ситуация ухудшалась с каждой минутой. Спички размокли, от одежды и обуви остались одни лохмотья, перевалы закрылись, а Казыр начал замерзать. Измождённые и вымотанные люди продолжали выполнять свой долг.

Из дневника Кошурникова: «Все ослабели настолько, что за день не смогли сделать плот. Утром не мог встать... Снег не перестаёт. У всех опухли лица, руки, и, главное, ноги...» .

1 ноября отважные геологи сделали последний в своей жизни плот. На следующий день произошла трагедия».

3 ноября 1943 года Александром Кошурниковым сделана последняя запись»: «Пишу, вероятно, последний раз. Замерзаю. Вчера 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 добраться помог ему я, но вытащить не мог, так он и зачоченел наполовину в воде. Передвигаюсь ползком. Очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня и пищи. Вероятно, сегодня замёрзну».



Эта запись впоследствии будет выбита на мемориальной доске, размещенной над могилой Кошурникова.

Изыскания отважной тройки были продолжены. Дело исследователей продолжил друг и ученик Кошурникова Евгений Алексеев. Всего на трассе работало 20 экспедиций.

В 1958 году началась Всесоюзная ударная комсомольская стройка, участие в которой приняли 35 тысяч юношей и девушек. В 1959 году были уложены первые рельсы, а спустя шесть лет был сдан в эксплуатацию участок дороги Абакан - Тайшет длиной 646 км. Эту трассу справедливо называют трассой мужества - покорять неприступные Саяны, прокладывая дорогу через горы, тайгу, реки и болота приходилось в экстремальных условиях, стройка не приостанавливалась даже в самые сильные морозы. Благодаря колоссальному труду были построены десятки мостов, виадуков, девять тоннелей, 725 искусственных сооружений, длина трассы составляет 647 километров. В декабре 1965 года было открыто сквозное движение по железнодорожной линии Абакан – Тайшет, государственная комиссия приняла дорогу в постоянную эксплуатацию.

Во многом благодаря построенной трассе в рекордные сроки была построена Саяно-Шушенская ГЭС, Саянский алюминиевый завод, «Абаканвагонмаш», «Минусинский электрокомплекс».

На берегу Казыра впоследствии была поставлена стела, символично выполненная из трёх железнодорожных рельсов. От стелы вверх ведёт дорожка к могиле Александра Михайловича Кошурникова. Все трое изыскателей за проявленный героизм и мужество при исполнении служебного долга были посмертно награждены государственными наградами. Именем этих мужественных людей названы станции на магистрали Абакан-Тайшет, улицы, открыты мемориальные музеи, памятники.

Впервые о подвиге изыскателей и их гибели рассказал писатель Владимир Чивилихин в документальной повести «Серебряные рельсы», опубликованной в «Комсомольской правде» 1 марта 1959 году. А в 1969 году на телеэкраны вышел фильм «Не могу я погибнуть», снятый в тех местах, где прошла экспедиция.

Афанасий Лазаревич Коптелов творчески переосмыслил дневник геолога А. М. Кошурникова (в повести - Кожухова). Для писателя дневник инженера стал выдающимся документом о подвиге советских людей. В 1946 году Коптелов подготовил дневник к печати и написал предисловие, а вскоре издал повесть «Навстречу жизни». Идея повести выражена словами главного героя - Андрея Кожухова:

«Ничего, друзья, мы будем двигаться навстречу жизни!.. у нас...
впереди - огни, встречи, радости!».

Впоследствии Коптелов писал: «Память о таких людях нужно хранить не только в среде товарищей по работе, а в народе. Его (Кошурникова) подвиг учит смелости, выносливости и, главное, преданности делу, которое поручила Родина... Я стремился усилить идейную сторону подвига, показать величие души советских людей, подчеркнуть их коренное отличие от людей капиталистического мира, попадавших в аналогичные трудные условия и описанных Джеком Лондоном в его северных рассказах».

Образ Кожухова – это впечатления писателя от личности Александра Михайловича Кошурникова. 50 дней жизни инженера (15 сентября - 3 ноября 1942 г.) – это потрясающая сила правды, смелости, самоотверженности, силы личности человека, достойная уважения и восхищения.

Список источников:

Андреева, И. «Три имени, как будто три салюта, - Кошурников, Стофато, Журавлев» [Текст] / И. Андреева // Наш Красноярский край. – 2014. – 11 июля. – С. 16.

Белов, В. Трассой мужества [Текст] / В. Белов // Вечерний Красноярск. -2002. – 15 окт. (№73). – С. 2.

Бурлаку, Сергей. Экспедиции смерти [Текст] / С. Бурлаку // Комок. – 2011. - № 29. – С. 4-7.

Домнич, А. «Трасса мужества» — фронт в сибирском тылу [Электронный ресурс] / А. Домнич // Великая эпоха. – Режим доступа: <http://www.epochtimes.ru/trassa-muzhestva-front-v-sibirskom-tylu-99021649>

Зыков, В. «Не могу иначе» [Текст] / В. Зыков // Красноярский рабочий. – 2000. – 18 февраля.

Кайгородов, Е. В. Дорога жизни [Электронный ресурс] / Е. В. Кайгородов // Звезда Алтая. – 2016. – 6 июня. – Режим доступа: <http://www.zvezdaaltaya.ru/2016/06/06/uslugi-yurista-sviridova-dl-po-soprovo>

Коптелов Афанасий Лазаревич [Электронный ресурс] // Хронос. – Режим доступа: http://www.hrono.ru/biograf/bio_k/kopteloval.php

Коптелов Афанасий Лазаревич [Электронный ресурс] // Энциклопедия Сибирь-матушка. – Режим доступа: <http://sib.net/novosibirsk/koptelov-afanasij-lazarevich>

Михайлов, А. Пропавшая экспедиция: Тайна трагедии на Казыре » [Текст] / А. Михайлов // Наш край. – 2002. – 23 мая (№ 18). – С. 11.

Стамборовский, Николай. «Не могу я погибнуть» [Текст] / Н. Стамборовский // Наш край. – 2005. - № 12. – С. 12.

100 лет со дня рождения исследователя железнодорожной трассы Абакан- Тайшет Транссибирской магистрали Александра Михайловича Кошурникова [Текст] // Край наш Красноярский : календарь знаменательных и памятных дат на 2005 год. - Красноярск : Кларетианум, 2004. - С. 25-26.

Трасса мужества [Электронный ресурс] // Библиотека Сибирского краеведения. – Режим доступа: <http://bsk.nios.ru/content/trassa-muzhestva>

Трасса мужества (Строительство трассы Абакан-Тайшет) [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

http://железнодорожник.рф/istoricheskaja_spravka/trassa_muzhestva.html

Янбых, В. «Три имени в пути в одно сольются» [Текст] / В. Янбых // Новый Енисей 2005. – 25 марта. – С. 6.

83.3(3)

К65

Коптелов, А. Л. Навстречу жизни [Текст] : информационно- библиографическое издание / МБУК «ЦБС для детей им. Н. Островского» ; сост. Г. И. Сорокина, А. В. Кошарская ; отв. за выпуск И. В. Рыжкова. – Красноярск, 2016. – 13 с. – (О них писали книги. Красноярцы – прототипы литературных героев).

сост. Г. И. Сорокина, А. В. Кошарская

верстка А. Ю. Филиппов

отв. за выпуск И. В. Рыжкова

