

2

从贝加尔到阿穆尔

〔苏〕 А·И·阿列克谢耶夫 著



从贝加尔到阿穆尔

〔苏〕A·И·阿列克谢耶夫 著
吉林师大外研所
苏联问题研究室 译

吉林人民出版社

А. И. АЛЕКСЕЕВ

ХОЖДЕНИЕ
ОТ БАЙКАЛА
ДО АМУРА

МОСКВА • «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» • 1976

内 部 读 物

从贝加尔到阿穆尔

〔苏〕А. И. 阿列克谢耶夫 著

吉 林 师 大 外 研 所

苏 联 问 题 研 究 室 译

吉林人民出版社出版 吉林省新华书店发行

长春市印刷厂印刷

*

787×1092毫米32开本 $E \frac{7}{8}$ 印张 125,000字

1979年9月第1版 1979年9月第1次印刷

印数：1—5,000册

书号：11091·38 定价0.48元

出版说明

贝加尔——阿穆尔铁路（即第二条西伯利亚铁路）是苏联第十个五年计划中的重点建设项目。它是苏联当局为开发整个东部地区、改变生产力布局和加紧全球战略部署服务的一条大动脉，因此苏联当局对这条铁路干线的建设极为重视，把它称为“全民工程”。为了加速完成这一工程，近年来在全苏范围内大力宣传这条铁路的意义，以便进一步动员各方面的力量，特别是动员青年去修建这条铁路。《从贝加尔到阿穆尔》一书是介绍贝加尔——阿穆尔铁路建设情况的通俗读物。本书共分十四章，前五章主要讲述贝阿铁路所通过地区的开发历史，实际上就是老沙皇向东扩张的历史，是沙俄侵占我国黑龙江流域的历史；后九章讲述修建贝阿铁路的设想、勘测、设计以及近年来的建设情况。

特别值得指出，本书的作者是站在社会帝国主义的立场上，为苏修领导集团的修正主义路线效劳。他歪曲事实，篡改历史为新老沙皇的侵略扩张辩解，为侵略和屠杀中国人民的刽子手波雅科夫、哈巴罗夫之流大唱赞歌。众所周知，黑龙江流域自古以来就是中国的领土，是我国各民族劳动生息的地方。我国历代政府在这里都设有行政机构，进行管辖。然而作者却把这块历史上属于中国的领土胡说成是“不受任何人管辖的”，把划定中俄两国疆界的尼布楚条约说成是“未经正式法律批准的”。书中所附贝阿铁路示意图也别有用心地把我国领土黑瞎子岛特别明显地划在苏联版图之内，凡此种

种都充分暴露了苏联社会帝国主义的扩张野心，我们必须予以严肃的揭露和批判。但同时作者也提供了有关沙皇向东扩张、疯狂侵略中国领土的大量事实，以及修建贝阿铁路方面的许多具体资料。这对我们研究苏修加紧修建贝阿铁路、开发西伯利亚和远东地区的资源是有一定参考价值的。

本书中的地名黑龙江、海参崴、伯力、库页岛、庙街、海兰泡、双城子、尼布楚等地均按原书俄语音译，即译为阿穆尔河、符拉迪沃斯托克、哈巴罗夫斯克、萨哈林岛、尼古拉耶夫斯克、布拉戈维申斯克、乌苏里斯克、涅尔琴斯克。贝阿铁路示意图亦照原图复制。

本书译者：张宗謨（第一章到第七章），许维新（第八章到第十四章）；校对：陈孔伦。

一九七八年九月

目 录

对自己祖先的荣誉不仅可以自豪，而且应当自豪；不尊重它是一种可耻的懦弱。

——普希金

(1)	普希金	第一章
(11)	普希金	第二章
(38)	普希金	第三章
(11)	普希金	第四章
(38)	普希金	第五章
(10)	普希金	第六章
(104)	普希金	第七章
(133)	普希金	第八章
(143)	普希金	第九章
(161)	普希金	第十章
(173)	普希金	第十一章
(180)	普希金	第十二章
(186)	普希金	第十三章
(186)	普希金	第十四章

这本书是怎样写成的

最初是由《共青团真理报》记者维克多·伊万诺维奇·安德里阿诺夫向我提出问题：“有哪些俄国旅行家的旅行路线通过了贝阿铁路的线路？”记得，那时我耸耸肩并自言自语说，据说，对这个问题的回答，内容很广，甚至可以写整整一本书。

这句顺便说出的话却成了事实。多年来我从事着西伯利亚和远东的地理发现和考察史的研究工作，也一直在考虑维·伊·安德里阿诺夫所提出的问题。我拟定了将要写的这本书的提纲并征询了与贝阿铁路史有关人员的意见，访问了苏联地理协会莫斯科分会主席——传奇式人物伊万·德米得利耶维奇·巴巴宁，不仅取得他口头的而且也有书面的帮助，他向有关组织发了公函，请求帮助我完成这一重要工作。当然，仅仅根据档案资料和报刊上登载的个别材料是不可能写出铁路史的。许多在三十年代到五十年代参加勘探、设计和建设铁路的人对我帮助极大。首先，需要在数千卷说明书，基本的统计数字，年鉴以及设计贝阿铁路的其他档案文献中查明最有代表性的材料，在设计人员和铁路建设者的帮助下弄清楚了这些材料，通过对比选出了一些无可争议的，在历史上可靠的事实。

在研究过程中，我同数十位著名的最早的开拓者谈过话，收到许多信件、回忆录、照片和意见，特别应当提到的是一些老一辈的勘测者：安德列·彼得罗维奇·斯米尔诺

夫，阿历克赛·伊万诺维奇·奥西波夫，亚历山大·德米得利耶维奇·日金，彼得·康斯坦丁诺维奇·塔塔林采夫。

1975年3月26日，我大胆地提请对自己研究成果进行第一次评论，即在苏联地理学会莫斯科分会的会议上作了报告，出席会议的有许多在莫斯科和莫斯科郊外的贝阿铁路的老一代建设者，也有来自其他城市的老一代建设者。看到几十年彼此没有见面的人会见使人很受感动；参加贝阿铁路的建设这一事业把他们联结到一起。经过这次报告、谈话和会见又出现了许多新的评论、新的回忆、大量的记录、信件和遗物。

就在不久前，当我完成手稿的打字时，收到了维克多·里宾从滕达站的来信，他受驻贝阿铁路的全苏共青团中央直属报刊的委托，鉴于在吉柳伊河附近发现飞行员的坟墓，请我帮助共青团员们收集有关贝阿铁路史的资料。在这封信中有一些说得很好的话：“我们‘调查’小组的成员在工程各个不同的区段工作，然而我们都认为最早的开拓者不是我们。应该在贝阿铁路的中心为最早的开拓者竖立纪念碑。”

在贝阿铁路工作的人们是多么好啊！然而，如果严格说，确实不能把现在的建设者称为最早的开拓者。只有不知道的人和勤勉过头的新闻记者，他们好搞轰动一时的消息，才能对此作决定（而且不止一次地作了决定）。修贝阿铁路早有打算，在三十年代到五十年代已经开始设计，而且还修建了一部分。国内战争时期的英雄们、前几个五年计划的建设者们都曾为建设第二条西伯利亚大铁路来到原始森林的深处。

看来，如果不是在伟大的卫国战争年代，我国遭受到最严峻的考验，也许，苏维埃人那时已经建成了贝阿铁路。贝

阿铁路在战争年代也修过，此外贝阿人一直在前线，在加里宁前线、在伏尔霍夫前线、也在斯大林格勒城下。

在阿拉木图开垦荒地二十周年纪念大会上，勃列日涅夫说道：“荒地不限于哈萨克草原或阿尔泰草原。荒地还指西伯利亚原始森林、北部地区的冻土带、中亚细亚的沙漠地区。为了更具体地说明问题，我仅举出一个筹备方案。这就是贝加尔——阿穆尔干线，横贯东西伯利亚全境和远东的铁路。兴建这条穿过有取之不尽的自然财富的西伯利亚广大土地的铁路，将为建立新的大型工业区开辟道路：铁路沿线将出现城镇、工业企业和矿区，当然，新的土地也将耕耘和交付农业使用。”

贝阿铁路今天的建设者是那使人难忘的头几个五年计划和伟大的卫国战争火一般年代的共青团员和共产党员们光荣事业和英雄业绩的当之无愧的继承者。所以他们应该知道他们劳动所在地的历史，贝阿铁路本身的历史。今天关于现在建设贝阿铁路的人有许多很值得写的事迹。他们的英雄业绩将作为下一代学习的榜样。贝阿铁路当今的建设者把前辈光荣的接力棒紧握在手中。

目 录

这本书是怎样写成的

第一章	一块宝地	(1)
第二章	“归附沙皇管辖”	(7)
第三章	“建立有城堡的过冬营地”	(17)
第四章	科兹列夫斯基图	(38)
第五章	西伯利亚区舰队	(51)
第六章	从贝加尔到萨哈林	(68)
第七章	半环球航行	(90)
第八章	地图上的一个新词	(104)
第九章	负重行走的训练	(122)
第十章	贝阿铁路和斯大林格勒	(142)
第十一章	库兹涅佐夫山口	(146)
第十二章	在人烟稀少的地区	(153)
第十三章	四部综合资料的编纂	(160)
第十四章	那是一个更加遥远的地方	(166)

第一章 一块宝地

贝加尔——阿穆尔铁路已经成为一项名副其实的全民工程。三千一百四十五公里长的铁路线，横跨从乌斯季库特到共青城这一辽阔的西伯利亚地区，总长则为四千三百四十公里。

现在就来研究一下贝阿铁路的行进路线。泰谢特到乌斯季库特之间的铁路已建成，接着就要在美丽的勒拿河上架起大桥，把铁路向前修去。铁路线将沿着河谷伸向贝加尔山脉，穿过六点七公里长的隧道后，出现在贝加尔湖附近。

从这里到下一个大站滕达，是贝阿铁路最艰巨的区段之一。从上安加拉开始进入山区（北穆亚山脉），铁路将穿过一条全长十五点三公里的最长的隧道。在通过一座名称很美的恰拉^①车站后，铁路将爬上乌多坎山脉，这是线路的最高点（高一千三百一十米）。

贝阿铁路有很长一段将沿着阿姆贡河前进。再往前这条铁路就同现有的通往共青城的铁路支线汇合了。1975年，阿穆尔河大桥建成，火车可直通苏维埃港。

但是，贝阿铁路在这里并没有结束。瓦尼诺港有“萨哈林型”的渡轮通往萨哈林的霍姆斯克港。列车在岛上可以继续运行到南萨哈林斯克。所以，从波罗的海沿岸，如从列宁格勒可乘直达车到萨哈林的首府。当然，这将由莫斯科——南萨哈林斯克专列往返行驶。同西伯利亚铁路干线相连接的有两

^① 恰拉（Чара）俄语原意为酒杯。——译者

条支线（沃洛恰耶夫卡——共青城和伊兹韦斯特科威——乌尔加尔），除此之外，现在已经建成第三条，这就是巴姆——滕达支线。它将向前延伸到楚耳曼地区——别尔卡基特站。

贝阿铁路现正修建，过去也曾修过。关于西伯利亚的资源早就有所传闻，俄罗斯人把西伯利亚叫做宝地。这样的说法已经成为谚语，一位西伯利亚的著名活动家——学者和行政长官费道尔·伊万诺维奇·索伊莫诺夫在《每月文集》1761年第十一期上发表了一篇长文章《古代的谚语——西伯利亚是块宝地》。

在这篇文章中，他第一次拟定了西伯利亚主要的经济和地理区域，并根据这种看法确定叶尼塞河是划分西伯利亚为西西伯利亚和东西伯利亚的自然界线。Ф·И·索伊莫诺夫通篇著作着重说明西伯利亚的真正财富在于它的天然资源以及当地居民和俄罗斯居民的经济活动。

当然，那时候很少有人知道西伯利亚的天然资源、矿产，因此索伊莫诺夫主要写的是大量的《野兽》、《柔软的毛皮》以及《富饶的森林》。当时采矿工业已有所发展，出现了畜牧业、农业，至于渔业就更不用说了。

伟大的革命者А·Н·拉季谢夫十八世纪末在伊利姆斯克城堡流放时曾预言说：“西伯利亚是多么富饶的地方啊！多么有力量的地方！再过几个世纪，当西伯利亚住满人的时候，它在世界历史上肯定将起巨大的作用。”索伊莫诺夫的著作和我们相隔两个世纪以上，拉季谢夫的预言也已经过了一百七十五年。广阔的西伯利亚已难辨认：出现了数百座城市、许许多多的电站、铁路、工厂、水产联合企业、飞机场、科研机关，真是应有尽有！

但是需要路，各式各样的路：空路、公路、土路、特别是

铁路，因为铁路最安全、便宜、有利。可是在西伯利亚铁路却最少，最缺。现有的一切道路都是和横贯西伯利亚和远东南部地区的西伯利亚大铁路紧密相连的。那么，发现有极丰富矿藏的更往北的一些地区又怎么办呢？随着贝阿铁路的修通，又有多少发现在等待着科学工作者呀！

Е·И·布罗娃发现的乌多坎铜矿是苏联最大的铜矿之一，它位于赤塔州北部卡拉斯克地区，和贝阿铁路十分接近。在它附近还有三个矿：休利班、翁库尔和克拉斯诺耶。就铜的含量来说，这样的矿是罕见的，蕴藏量很大，基本上都可露天开采。这里将修建一个大的选矿联合企业。

贝阿铁路干线和滕达——别尔卡基特铁路支线将为发展南雅库特的煤矿区创造极有利的条件。乌尔加尔（布列因斯克）矿区，煤的开采也将得到进一步发展。

最大的铁矿阿尔丹矿位于附近。勘测结果表明，塔约日诺耶矿的含铁量很高。这一地区也还蕴藏着磁铁矿。在奥廖克马河和恰拉河流域（在贝阿铁路附近）发现有克里沃罗西斯克的磁铁矿石岩。贝加尔山脉地区有奥列基特坎的钼矿，多金属矿……真是不胜枚举。

早在1866年，П·А·克罗博特金在南穆亚山脉的山坡上发现一个大的温石棉矿。在穆季利坎河流域计划修建一个选矿联合企业以便生产纺织用的石棉纤维。这是个青年矿，位于未来的车站塔克西莫以南几公里的地方。

由于修建贝阿铁路，为满足整个铁路沿线和邻近地区对电力的需求，计划还要建设一些电站，即将投建的有莫克斯斯克水电站。据设计工程师的计算，维季姆河及其支流（齐帕河、穆亚河和阿马拉特河）蕴藏的水力资源约有五百五十万千瓦。在马马坎还将建设一个水电站，布列亚水电站也正在

设计，南雅库特的涅留恩格里火电站已开始建设，结雅水电站的建设正在全面展开。贝阿铁路所经地区将形成一个把西伯利亚和远东现有动力系统紧紧连接在一起的高功率的电力网。

木材加工和纸浆造纸工业的发展指日可待！这里都是原始森林。成材的储存量在贝阿铁路地区，在基廉加河、谢列姆扎河和阿姆贡河流域，大约有二十三亿立方米。主要的森林资源是落叶松，它是广泛用于国民经济的一种优质耐用的木材。

贝阿铁路线将唤醒基廉加河、上安加拉河、穆亚河、维季姆河、结雅河、谢列姆扎河、阿姆贡河肥沃的河谷。在铁路线的西部地区勒拿河、基廉加河河谷畜牧业大有可为；土豆和蔬菜的播种面积将增加，我国东部地区粮食的耕种面积也一定会显著扩大。

贝阿铁路对北方的发展，即雅库特南部各地的发展，将是一个极大的推动。将来铁路支线还要修到雅库次克，再由雅库次克通向马加丹；线路还将铺到土左尔角，并在这里修建潮汐发电站；线路还将修到阿穆尔河沿岸地区最早建立的城市尼古拉耶夫斯克。贝阿铁路沿线现有城市的人口将大大增加，还将出现一些新的大城市。到1990年，楚耳曼的人口将增加到二万五千人，滕达增到六万人，乌尔加尔增到八万人，到1978年就能有九万人左右在铁路沿线生活和工作。

贝阿铁路将大大加速经西伯利亚到太平洋沿岸的货物运输；它将构成通向太平洋的第二条独立的通道，比现有铁路缩短四百五十公里，并能改善同萨哈林、科累马、堪察加的运输现状；由于同现有西伯利亚运输干线相联系，这就能够通过调度保证大量的客运和货运畅通。贝阿铁路将成为加速

东西伯利亚和远东社会主义开发过程的强大的催化剂。伟大的列宁关于西伯利亚曾写道：这是“大有前途的非常美好的边区”。贝阿铁路有助于把这一未来变为现实。

这条宏伟的铁路干线的建设者和勘测者，每走一步都会遇到很多困难。根据地貌的特点，贝阿铁路线可以分为三段：西段从泰谢特到贝加尔山脉，中段从贝加尔山脉到奥廖克马河，东段占全线路的一半，直达太平洋。

西段和中段基本上是山地原始森林，其中大半是永久冻土地带。高原、盆地为高峻而陡峭的山岭所代替，到处都是冰、潜冰、鼓丘。此外，还有岩屑、砂堆、滑坡、裂坡、喀斯特陷坑……贝加尔地区地震频繁，约一千公里的线路不得不铺设在地震区。安加拉河和勒拿河水系给勘测者，特别是建设者增添了一层困难，通过这些河流需要架设许多桥梁。

中段是全线最艰巨的区段。维季姆河和奥廖克马河水系流经海拔七百公尺高的奥廖克马——维季姆大高原，在高原的各处横贯高达二千五百米的山脉，如安加拉山脉、北穆亚山脉、科达尔山脉、乌多坎山脉和南穆亚山脉……，而且这一辽阔地区很不平静，因为这里随时可能发生高达九级强度的地震。

东段完全不同于西段和中段，这里是平原，山很少而且不高，还有宽阔的盆地。这是阿穆尔河左岸及其大支流结雅河、谢列姆扎河、布列亚河、阿姆贡河的流域。铁路线跨过阿穆尔河就进入锡霍特山脉地区，这支山脉是阿穆尔河各支流同流入鞑靼海峡、日本海各河流的分水岭。

铁路全线的气候是明显的大陆性气候。在冬季，乌多坎的气温和雅库次克一样可达零下六十度，而七月份却可热到三十六度。同时这一地区太阳辐射很强，平均一昼夜的日照

时间为六点六小时。为了比较，我们可以指出，格鲁吉亚的日照时间是五点五小时。这种不平衡性就形成一种独特的气候条件：夏季炎热，蚊子小咬成群，冬季常常是严寒而无雪。最好的地方是东部地区，气候较为调和。铁路沿线的平均气温在零下四度至零下十一度之间。夏季很短、潮湿，而山区的冬季长达八——九个月，盆地则大约有七个月之久。

铁路沿线的土壤、植被和动物界是极其多种多样的，可以单独写一本书。和西段、中段多石的花岗岩地区截然不同，阿穆尔河沿岸肥沃的平原是远东最富饶的产粮区。贝阿铁路所经过的整个地带生长着大量的落叶松、云杉、雪松、冷松。野兽如熊、狼、狐狸、山猫、獾、马鹿、麋、水獭、鼬、银鼠、黑貂、野兔、金花鼠和虎等在西伯利亚和远东原始林里应有尽有！鸟类有松鸡、乌鸡、沙鸡、大雷鸟、游禽类、鹧、鹰……在河流湖泊之中栖息着狗鱼、鲤鱼、茴鱼、细鳞鱼、析乐鱼，在贝加尔湖中还有一种著名的奥木尔鱼和海豹。

这就是贝阿铁路沿线地区的情况。真是最富饶、最美丽、但也是最艰苦的地方。

且而少登山，黑平县里，遇中味遇西干同不全宗母本
靠靠流支大其又阜立所不替同县立。县县同同寅育立，高不
不不不不不不。县县同同寅育立，高不
支谷同不替同县同山支立，同县同山替替入世德同不替同
。同本谷同流同谷同本日，同县同同入同同同
光立立，季季立。同同同同大同同同同同同同同同同同
同同同同同同同，同十六不不不不不不不不不不不不不不不不
同同同同同同同，同同同同同同同同同同同同同同同同同同同同同

第二章 “归附沙皇管辖”

有关已经铺设或即将铺设贝阿铁路的地区的第一批汇总资料可追溯到十七世纪。这批资料很不一致，也缺乏连续性，它是随着俄罗斯人向东方，向太平洋沿岸和海洋移动的伟大运动而积累起来的。因此，第一批资料和贝阿铁路的西段以及贝加尔湖沿岸地区有关，是很自然的。现在在那里已经铺有泰谢特——勃腊茨克——勒拿铁路，以及勒拿到乌斯季伊利姆的支线。从勒拿到下安加尔斯克区段的工程也正在加紧进行。

西伯利亚归并于俄国的历史，是俄国新土地开拓者、商人和军人的英雄业绩和光荣事业的历史，是俄国人勇敢、无畏和坚强不屈的历史。数以千计的俄罗斯人几个世纪以来悄悄地来到俄罗斯国家新的遥远的地方并定居了下来，他们之中有许多虽然本人并没有意识到这一点，却是很有才能的、精明强干的人。他们完成了地理发现，并使新土地和居住在这一地区的各族人民“归附沙皇管辖”。高尔基写道：“他们——这些人在没有国家帮助的情况下，依靠叶尔马克和从贵族那里逃跑出来的下游农奴，占领了辽阔的西伯利亚并使之归附于莫斯科。以杰日涅夫、克拉舍宁尼科夫、哈巴罗夫和许多其他新土地开拓者为代表的俄罗斯人自己出钱，自己担风险，发现了一些新的地方，新的海峡。”

人们为了摆脱可恨的贵族和地主，来到东方，他们在“新土地”上建立居民点，把俄罗斯的生活方式带到了西伯利亚，