

Виктор Лукиных

Рассказ о моём отце

**Сапёры ошибаются
только один раз**

г. Шадринск

2019



Страницы памяти

ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941 – 1945 годов.



Сапёры ошибаются только один раз



Лукиных Пётр Степанович – 1919 года рождения, уроженец деревни Лашкова, (Батуринской волости) Шадринского района Курганской области.

Призван на срочную службу в армию в октябре 1939 года и до марта 1943 года служил на дальнем востоке в 3-ей роте 60-ого Отдельного строительно-путевого железнодорожного батальона. Строил железнодорожный тоннель в качестве проходчика под рекой Амур в городе Хабаровске.

С 5 марта по сентябрь 1943 года на Воронежском фронте в должности миноподрывника первой роты 96-ого Отдельного строительно-путевого железнодорожного батальона 47-ой железнодорожной ордена Красной Звезды бригады, в 1945 году командиром бригады был подполковник Повар.

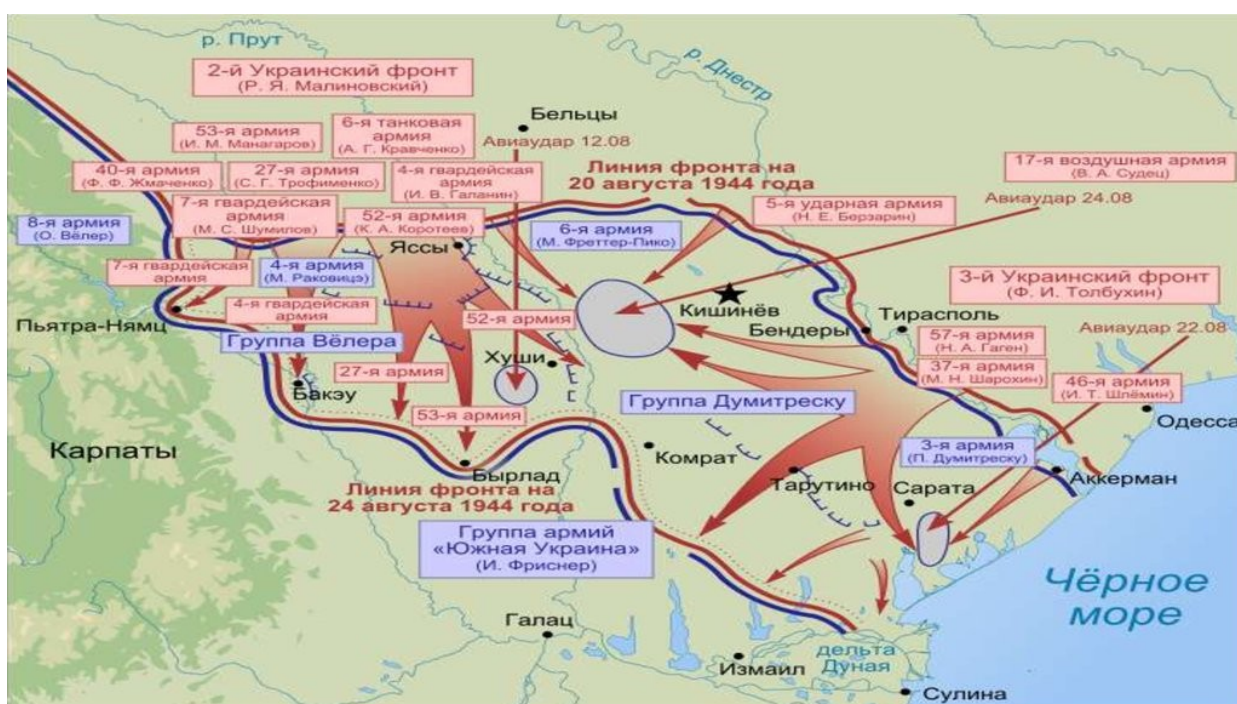


Снимок сделан в апреле 1945 года.

С сентября по октябрь 1943 года в должности миноподрывника первой роты 96-ого Отдельного строительно-путевого железнодорожного батальона на Степном фронте.

С октября 1943 года по май 1945 года в должности миноподрывника первой роты 96-ого Отдельного строительно-путевого

железнодорожного батальона на 2-ом Украинском фронте. Занимался разминированием и восстановлением железных дорог в городах Кременчуг (Полтавской области Украинской ССР), Старый Оскол (Белгородской области), Могилёв-Подольский (Винницкой области Украинской ССР). Участвовал в Ясской-Кишинёвской операции.



В составе 2-го Украинского фронта в 1945 году участвовал в освобождении Будапешта и дошёл до Вены столицы Австрии.

В период Великой отечественной войны награждён медалями «За взятие Будапешта» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». В дальнейшем награждён шестью юбилейными медалями и кроме того орденом Отечественной войны II степени.



П.С.Лукиных в центре



Снимок однополчан апрель 1945 года Австрия.

Выписка из наградного листа:

Лукиных Петр Степанович

Год рождения: __.__.1919

Место рождения: Курганская обл.,
Шадринский р-н, с. Батурино

№ наградного документа: 89

Дата наградного
документа: 06.04.1985

Номер записи: 1516220050

**Орден Отечественной войны
II степени**



Всё послевоенное время до выхода на пенсию работал осмотрщиком в пункте технического осмотра вагонов на станции Шадринск ЮУЖД.



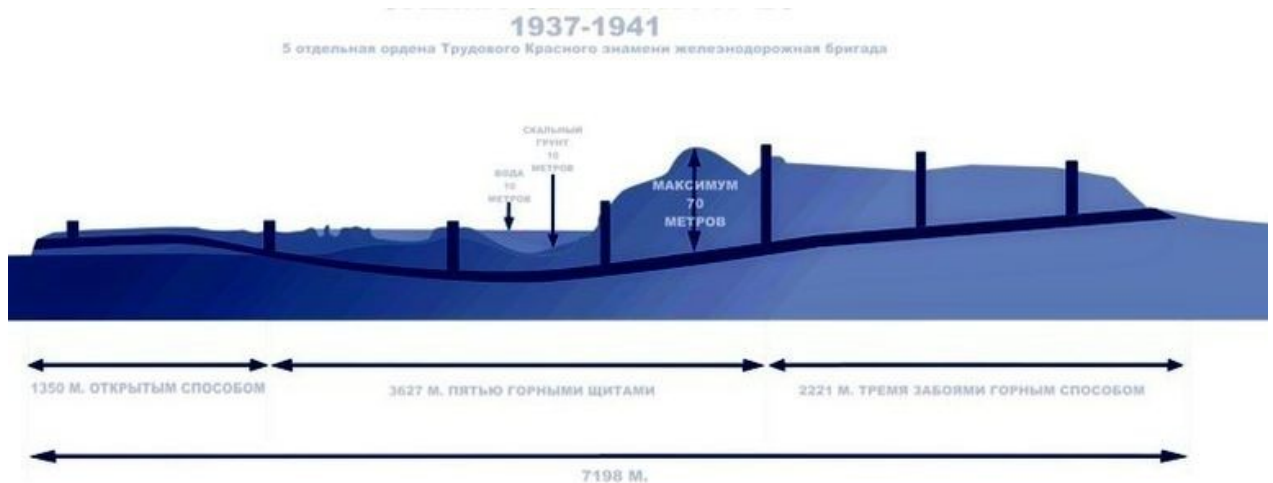


Единственный в России подводный железнодорожный тоннель

В Хабаровске есть уникальное инженерное сооружение. Здесь, под руслом реки Амур, проходит железнодорожный тоннель — единственный в России подводный тоннель, по которому идут железнодорожные пути. Количество подобных строений в мире можно пересчитать по пальцам, а если учесть, что он был построен более 75 лет назад, то Амурский тоннель является еще и долгожителем, ведь он активно используется до сих пор.

Строительство подводных тоннелей, проходящих под руслом рек или акваторией озер, является сложной инженерной задачей, ведь гораздо проще построить традиционный мост через реку и проложить по нему железнодорожные пути. Поэтому для сооружения подобных проектов нужны веские причины, и в случае с Амурским тоннелем они были.

Проект подводного тоннеля под Амуром был разработан в 1937 году, и к его строительству приступили незамедлительно. На тот момент в Хабаровске уже был железнодорожный мост, но необходимость постройки, скрытой от посторонних глаз, и защищенной от ударов с воздуха железнодорожной переправы через Амур была обусловлена нестабильной военной обстановкой в регионе. После того, как в 1932 году империалистическая Япония захватила северо-восток Китая (территорию Маньчжурии), стало понятно, что на этом регионе, она не остановится, ее присутствие в регионе посчитали очень опасным для СССР.



Амурский тоннель является частью Транссибирской железнодорожной магистрали — стратегического инфраструктурного объекта не только для Дальнего Востока, но и для всей Сибири. В момент строительства тоннель носил название «Стройка №4», а над его созданием трудились более 5 000 человек. Первый пробный прогон железнодорожного состава по Амурскому тоннелю состоялся 12 июля 1941 года — спустя 20 дней после начала Великой Отечественной войны. Именно с ее началом связано форсированное завершение строительства, ведь в условиях войны тоннель становился просто жизненно необходимым.

Этот однопутный железнодорожный тоннель имеет протяженность 7,2 километра, а диаметр его подводной части составляет 7,4 метра. Тоннель проходит на разной глубине и разделен на три участка: горный участок — на глубине более 50 метров, русловой участок, расположенный непосредственно под Амуром и проходящий на глубине 10-14 метров, и пойменная часть тоннеля, расположенная на уровне 7 метров под землей.



Тоннель находился в эксплуатации с октября 1942 года, а после начала военных действий против японских оккупантов в Маньчжурии в конце Второй мировой войны интенсивность его эксплуатации увеличилась в разы.

После капитуляции Японии и окончания Второй мировой войны тоннель перешел в категорию секретных стратегических объектов и был выведен из эксплуатации. Для перевозки грузов вполне хватало наземных железнодорожных путей. Но в 60-е годы, в связи с ростом грузоперевозок, его решили открыть для пропуска сначала грузовых составов, а позже и пассажирских.

Сегодня Амурский тоннель также находится в активной эксплуатации, планируются работы по его реконструкции.

Западный портал тоннеля



Чтобы "прятаться" от поездов в тоннеле устроены ниши с шагом в 50 метров.



Вид восточного портала тоннеля.



Гранитная плита в районе Восточного портала