



Музей истории Байкало-Амурской магистрали

Труд на благо Родины

Выставка об Альберте Картусе - изыскателе трассы БАМ

Изыскатели должны найти для прокладки железной дороги лучший вариант. А лучшим считается тот, по которому надёжней, легче и дешевле построить дорогу.

Александр Побожий (изыскатель, писатель)

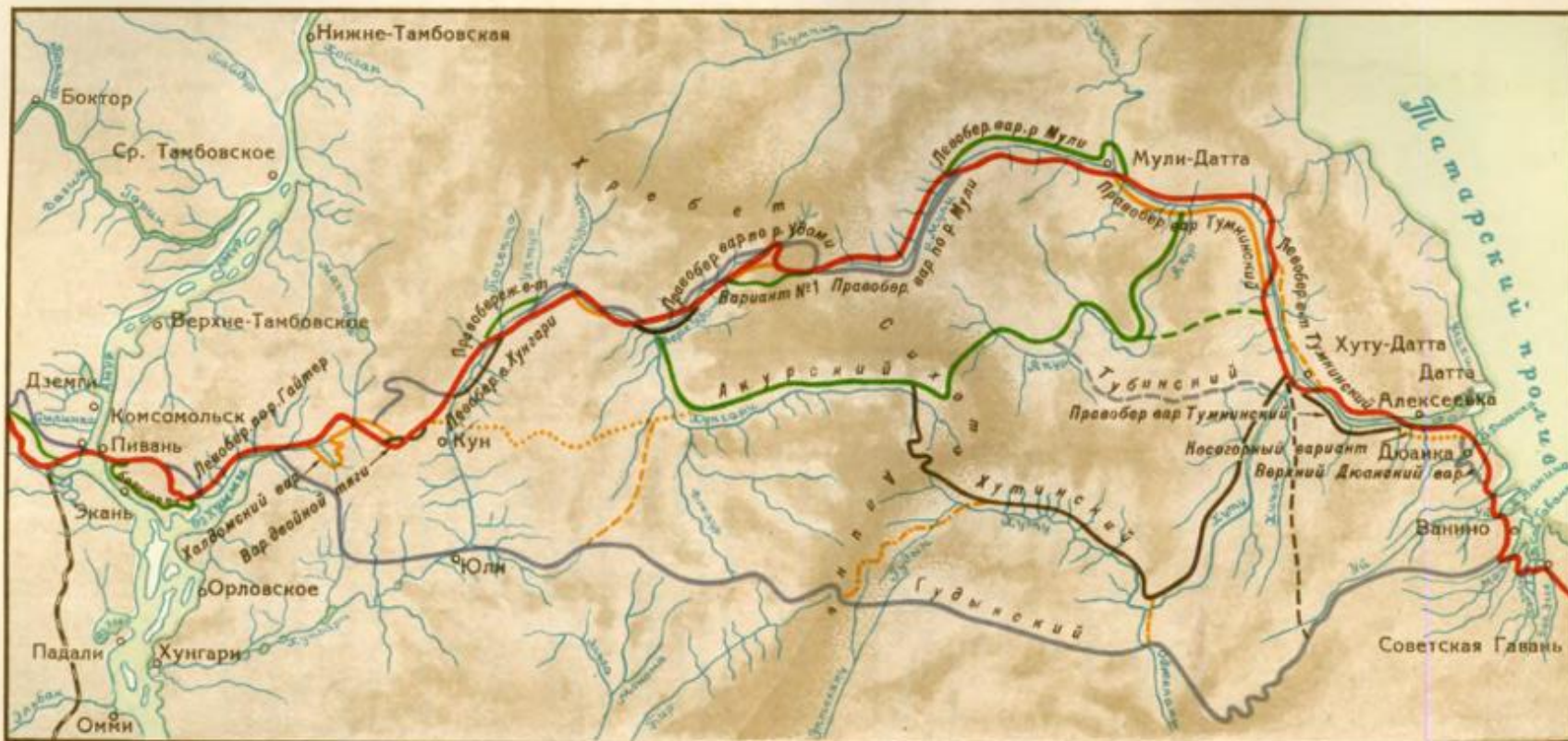


Схема вариантов на участке Комсомольск—Советская Гавань



А. И. Картус.
На момент съёмки -
начальник изыскательской
партии участка
Комсомольск – Ургал.
Вторая половина 1940-х гг.

Награждён медалями «За оборону Москвы», «За оборону Ленинграда», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовое отличие», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», «За трудовую доблесть», «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Альберт Израилевич Картус – один из старейших изыскателей железных дорог Советского Союза, первостроитель БАМа.

Родился 15 апреля 1910 г. в городе Полоцке (Витебская область, Республика Беларусь) в еврейской семье. Отец погиб в годы советско-польской войны (1919–1921).

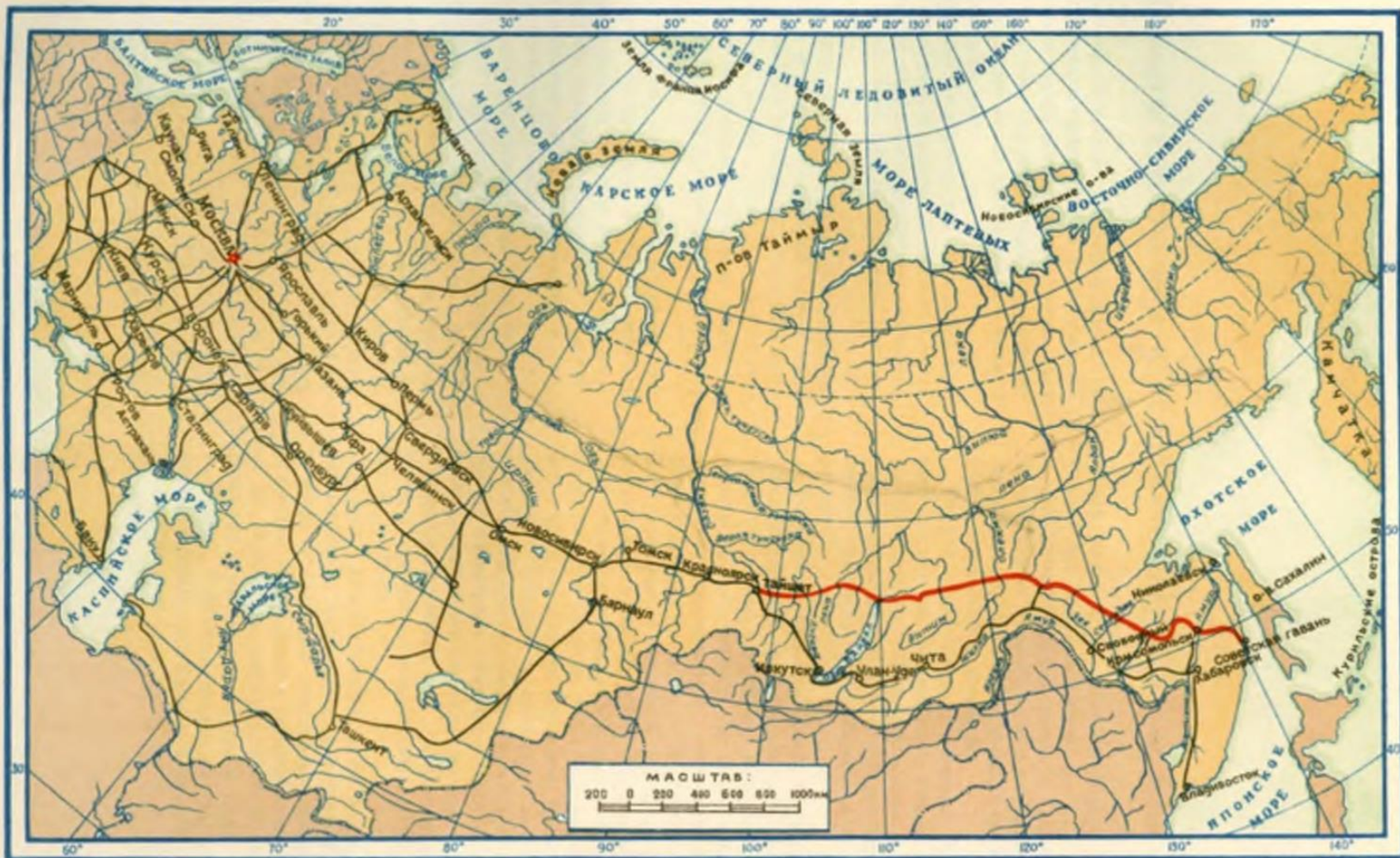
С детства А. И. Картус обладал хорошими организаторскими способностями, имел опыт редактора стенной газеты и пионервожатого.

Из-за болезни сестры, студентки педагогического института им. А. И. Герцена, в декабре 1925 г. семья переехала из Полоцка в Ленинград. Вскоре юноша зарегистрировался на Бирже труда, которая направила его на обучение в фабрично-заводское училище при заводе «Красный Выборжец». В 1932 г. молодой человек поступил в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта, который окончил с отличием в 1938 г.

1935 г., 1937–1938 гг., 1939–1940 гг. - А. И. Картус трудился на изысканиях и проектировании трассы Байкало-Амурской ж.-д. магистрали в качестве техника, инженера, старшего инженера, начальника отряда экспедиции.

1941-1942 гг. – участвовал в оборонных работах на подступах к Москве и Ленинграду, строил Волжскую рокаду при подходе к Сталинграду.

1943–1947 гг. – БАМ снова в судьбе изыскателя: ж.-д. линии Комсомольск – Советская Гавань, Известковая – Ургал, Ургал – Комсомольск.



Трасса Байкало-Амурской магистрали в системе железных дорог Советского Союза. Бампроект.1945 г.

16) Коновалов Н. И.—работавший в качестве пом. прораба фаланги 10 отделения.

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Выдать денежные награды, в сумме 500 рублей каждому:

Новоселову Н. В., Лисиенко К. Ф., Зайкову В. С. и
Павловой М. М., Шевченко А. К., Глинка А. Б.
Лебедеву П. А.,

2. Наградить 400 рублями каждого:

Черненко М. П., Иванова А. Е., Ермолина А. С.
Филипповича В. И., Сидоровича М. А., Лопачеву Н. А. и
Свиркина А. И., Иватина Н. С., Страчкова А. А.

3. Премировать в сумме 300 рублей каждого:

Стеклова О. А., Митаковича Д. И., Носова В. В.,
Другакова А. Г., Кудряшева П. Ф., Бельникова Е. И.,
Сараф В. И., Каргус А. И., Стульников Н. И.,
Далова В. П., Дашкина Г. З., Санько А. К. и
Федорина З. Н., Походилова Г. А., Коновалова Н. И.
Василенко Ф. Д.,

Начальник УЛАГ, ТП и МЗ
УНКВД СССР по ДВК—МАРТИНЕЛЛИ.

Зап. № 1095.

Тип. Дальлаг

Тираж 160 экз.

ЖК

ТМ 8765/153

Экз. №. 36

5 отд

П Р И К А З

УПРАВЛЕНИЯ ЛАГЕРЕЙ, ТРУДПОСЕЛЕНИЙ И МЕСТ
ЗАКЛЮЧЕНИЯ УНКВД СССР ПО ДВК

г. Хабаровск

№ 2814

1 сентября 1935 г.

СОДЕРЖАНИЕ: о премировании студентов Ленинградского Института инженеров ж. д. транспорта, отбывавших производственную практику в отделениях строительства ж. д. Волочаевка—Комсомольск.

Ленинградским Институтом инженеров ж. д. транспорта были направлены в ДАЛЬЛАГ НКВД 32 студента для прохождения производственной практики.

Назначенные в отделения строительства ж. д. Волочаевка—Комсомольск, студенты практиканты на протяжении 4-х месяцев работы в должностях от техника до помощника участкового прораба, показали хорошую теоретическую подготовку и проявили себя добросовестными исполнителями в порученных им работах, принесли значительную пользу строительству дороги.

Кроме непосредственной работы на производстве все они принимали живое и активное участие в общественной работе среди лагерников, проявив себя умелыми организаторами массы

Из среды практикантов особой и умелой работой в порученные лица:

1) Новоселов Н. В.—исполнитель ст. прораба и затем ст. прораба 7-й производственной бригады с временем и принесший реальный успех

2) Павлова М. М.—помощник отделения, много и с толком работавшая к производству, что рабочего своей фаланги;

3) Лебедев П. А.—исполнитель постройке моста в 7-м отделении трудолюбивый практикант, оставший в отделении, вместо использованного отпуска;

4) Лисиенко К. Ф.—начальник отделения, а последнее время и начальник бригады, проявивший себя, как организатор, умело организовавший работу поставивший паровозную возку в 600 куб. метров на паровоз в 7-м отделении;

5) Шевченко А. К.—помощник 5 отделения, отличившийся, как организатор производства, особенно шинами, доведя таковую до 72 в смену. Им же умело проведены занятия по техминимуму с персоналом фаланги;

6) Зайков В. С.—прораб земляных и начальник путей работ по 10 отделению, получивший благодарность от Начальника ГУЛАГ НКВД т. БЕРМАН при объезде им строительства ж. д. линии Волочаевка—Комсомольск;

7) Глинка А. К.—прораб участка на строительстве Тунгусского моста, награжденный месячным окладом Начальником ГУЛАГ НКВД т. БЕРМАН, при посещении им 10-го отделения.

Хорошие результаты в работе, заслужившие хороших отзывов от руководителей, в непосредственном подчинении которых они состояли, показали следующие товарищи:

5) Федорина З. Н.—ст. десятник техучастка 7-го отделения;

6) Василенко Ф. Д.—пом. прораба фаланги 7-го отделения;

7) Митакович Д. И.—пом. прораба фаланги 5 отд;

8) Кудряшев П. Ф.—ст. прораб фаланги 5 отд;

9) Каргус А. И.—пом. прораба фаланги 5-го отделения;

10) Дашкин Г. З.—ст. техник фаланги 5 отделения;

11) Походилова Г. А.—пом. прораба фаланги 5 отделен;

12) Носов В. В.—пом. прораба фаланги 5 отделения;

13) Бельникий Е. И.—пом. прораба фаланги 5 отделения;

14) Стульников Н. И.—пом. прораба фаланги 10 отд;

15) Санько А. К.—пом. прораба фаланги 10 отделения;

В 1935 г. в составе группы из 32 студентов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта Альберт Картус проходил производственную практику на Дальнем Востоке – на строительстве железнодорожной ветки Волочаевка – Комсомольск.

Молодые люди показали хорошую теоретическую подготовку и проявили себя добросовестными исполнителями в порученных им работах, принеся значительную пользу строительству дороги.

Спустя годы в своей публикации изыскатель признавался:
«С тех пор Дальневосточный край стал для меня как бы второй родиной, а ж.-д. линия Волочаевка – Комсомольск – первенцем моей профессиональной карьеры».

Практика для А. И. Картуса чуть не окончилась трагически: он случайно оказался на территории проведения взрывных работ, что послужило для изыскателя большим уроком на будущее.

НА ВАНДАНЕ.

Воспоминания о строительстве железной дороги

ВОЛОЧАЕВКА - КОМСОМОЛЬСК.

В 1935 году, мне, в составе большой группы студентов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта довелось после II курса выехать на производственную практику на Дальний Восток, на строительство железной дороги к городу Аности - Комсомольску-на-Амуре. Специалистов там не хватало и мы все направлялись на штатные должности.

Мы, 32 человека, занимали почти весь вагон прямого сообщения Ленинград - Хабаровск. Ехали туда с подъёмом. Её бы! Увидеть прославленную Волочаевку, возможно, и Комсомольск! Да и руки чесались скорее применить немалые знания, полученные за три года учёбы.

Всю дорогу не отрывались от окон вагона, знакомясь с Сибирью, любовались Байкалом и считали тонкели. Пели песни и писали о впечатлениях письма и в стенгазету, которую выпускали в пути - три номера за 12 дней.

С моста через Амур Хабаровск, с многоэтажными домами, ярко освещёнными солнцем, казался большим городом. Но, когда вышли из тоннеля впечатление изменилось. Ветхие деревянные домики, ограды и грязь кругом. Никакого общественного транспорта не было. Лишь отдельные автомашин, большие грузовые, встречали и ввозили небольшие группы приезжих. Нас, конечно, никто не встретил, возможно, помешало большое опоздание поезда. Пришлось шагать по грязи вдоль Чагдинки с чемоданами на шпёчках до центра и дальше.

В Управлении строительства нас приняла молодой, энергичный главный инженер строительства Александр Андреевич Жуков. Нас распределили по отделениям и мы разъехались в разные стороны. Часть - парходом по Амуре, и в группе из семи человек - по притоку Амуре - реке Тунгуске.

В тот же день пароходик высадил нас у селения Каменик, расположенного на высоком берегу Тунгуски. Отсюда нас должен был повезти катер, но когда он будет было неизвестно. Напрасно в течение трёх дней напрягалась у телефона девушка-связистка, а мы следственно тешили себя и вперёд свои чемоданы по грязи на берег.

Катером, катер нас забрал и довёз до села Голубичное на реке Дарге, где находилось 5-е отделение строительства. Начальником был Орловский, главный инженер - Ганбургер. Нас распределили по участкам

Сколько прошло времени, не знаю, но я успокоился и пошёл к месту взрыва. Вместо колодца зияла дыра, диаметром 15- 20 м, заполненная нафёлами дымом; воронка, глубиной 3-4 м. В нос ударил одуряющий запах хлора. Я сел на бронку отвала, прищипывая объём выброшенного гудита, определялись ли затраты гудита на проходку колодца? Но поставил говор приближающегося начальства.

Начальник фаланги Кубашкин, как мне показалось, почему-то сразу обратил внимание не на воронку, которая его больше всего интересовала, а на меня.

- Где ты был? - спросил он резко.

- На той стороне, слышал рабочих, - ответил я, не смущаясь.

- Да ты почему бледный такой? На тебе лица нет! - Это было для меня неожиданным и я не нашёлся что ответить и подумал только: "Как это он в такой тонкой разгадал?" Он, видимо, понял, что я был взбит, но не стал больше выговаривать.

Когда я на следующее утро шёл на трассу, подрывники заканчивали рыхление гудита мелкими шпурями, готовили фронт работ грабарям. Забор окутало белым дымом с удручающим хлопьями запахом. Вспомнил вчерашний вечер и мне стало дурно.

Вечером меня, вдруг, вызвали к селектору. Это звонили мои однокурсники с Тунгуского моста, уже просящая, будто я попал под взрыв. Выходит, Кубашкин кому-то рассказывал, возможно, по селектору доложили в отделение, а связистки разболтали.

Так, чуть не трагически могла закончиться первая моя, такая интересная практика. Это послужило для меня уроком на будущее.

Следует добавить, что в Комсомольске мне тогда так и не удалось побывать, от нас туда практически невозможно было добраться. Впервые я пошёл туда позже, в 1937 году, пароходом по Амуре.

А в январе 1938 г. впервые проехал по железной линии поездом, который тащился из Хабаровска почти сутки! Вспомню ещё временная эксплуатация.

Большинство моих однокурсников работали на постройке земляного полотна, другие - на постройке искусственных сооружений. Два студента - А. К. Глинка и Н. А. Лопичева работали на постройке километрового моста через Тунгуску - самого длинного тогда деревянного моста в стране. По окончании работ все ленинградские студенты были направлены Начальником Управления Строительства. Шефом его был пренимоченный НКВД по Дальнему Востоку ДЕРИБАС.

С тех пор ДЕК стал для меня, как бы второй родиной, а и.-л. дивизия Волочаевка - Комсомольск - первым моей профессиональной карьеры.

34 май 1986 г.
Ленинград.

А. И. Картус

Из воспоминаний А. И. Картуса о строительстве железной дороги
Волочаевка - Комсомольск в 1935 г.



А. И. Картус на преддипломной
практике в должности техника.
Стойбище Каменка на р. Амгуни.

Амурская экспедиция
Бамтранспроекта. III партия.
Участок Ургал – Комсомольск.
23.06.1937.

В 1937–1938 гг. одна из крупнейших - Амурская проектно-изыскательская экспедиция Ленинградского отделения Бамтранспроекта под руководством Н. И. Маккавеева выполняла окончательные изыскания трассы на участке Бурея – Комсомольск.

Несмотря на чрезвычайно тяжёлые таёжные условия труда, инженерно-технический, хозяйственный составы, рабочие проявили настойчивость и героизм в выполнении возложенных на них государственных задач.

В связи с проведением маршрута по долинам рек Буреи и Амгуни, вызвавшим значительное увеличение длины магистрали по сравнению с воздушной прямой, были рассмотрены дополнительные варианты, но они оказались неконкурентоспособными.

В апреле 1938 г. инженеры-изыскатели передали строителям технический проект головного участка трассы от Комсомольска до Горина. В начале 1939 г. – проект на участках Горин – Амгунь и Ургал – Дуссе-Алинь.

ННПС - СССР

ЦУЖЕЛДОРСТРОЙ - БАМТРАНСПРОЕКТ

Копия

Амурская экспедиция по изыск. и проект. ж. д. линии

БУРЕЯ - КОМСОМОЛЬСК

19 января месяц 1938 г. № 10 адрес г. Комсомольск п/а 53

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Дано настоящее сотруднику 3-ей комплексной партии Амурской экспедиции Бамтранс-проекта по изысканию ж. д. линии БУРЕЯ- КОМСОМОЛЬСК технику Картусь А.И. в том, что при следовании по горной реке Амгуни, изобилующей опасными перекатами и завалами, лодка в которой ехал тов. Картусь А.И. потерпела аварию и потонула со всем грузом и снаряжением, а люди были случайно спасены.

При аварии 7^{го} августа 1937 г. утонули все документы тов. Картусь которые спасти не удалось. (Паспорт, комсам. билет, проездный, воен. билет)

Ввиду того, что гибель документов произошла при выполнении служебных обязанностей в глухой тайге, ходатайствую о выдаче новых документов.

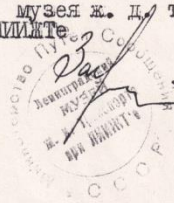
Заместитель начальника Амурской экспедиции

подпись / Н. Иванова /

Круглая печать Амурской экспедиции.

С подлинным верно: директор музея ж. д. транспорта "12" марта 1979 г. при ЛМДЖТ / Г. Закревская /

Г. Ленинград



Handwritten notes on aged paper, dated August 8, 1937. The text describes an expedition on the Amguni river, mentioning a boat accident and the loss of documents. It lists names like Kartusya A.I. and mentions various documents like a passport and military ticket. There are also some administrative notes and a circular stamp at the bottom right.

Документы, удостоверяющие факт аварии в пути следования по реке Амгуни в 1937 г.

” Несмотря на тяжёлый труд лодочника, непросыхавшую одежду, повседневные опасности и потери, на письма, написанные весной и полученные после первого снега, на голодную зимовку, - я был счастлив!

СПРАВКА .

Копия

Предъявитель настоящей справки есть Картус Альберт Израилевич, рождения 1910 г. 15 го апреля. Постоянное жительство г. Ленинград.

Справка дана для предъявления на перевыборный пункт, т. к. паспорт утерян 7-го августа 1937 г. во время аварии с лодкой.

Стойбище Могли, верховья Ангуни
ДВК

Начальник 3-ей партии 12/XII 1937 г.

Крутая печать начальника
полевой партии

Подписав. / К. Иванов 3/

С подлинным Верно: директор музея г. д. транспорта при ДИМТе
"12" марта 1979 г. Г. Закревская /

Музей транспорта
Ленинград
СССР

Н К П С — С С С Р

Цуклодоротрой — Бантранспроект Амурская Экспедиция по изыск. и проект. ж. д. линии
Бурея — Комсомольск

„ 4/II

МЕСЯЦ 1938 г.

№

АДРЕС; № 25²⁰ Октября 128 кб. 5

ЛЕНИНГРАД^{9-е} Отделение ЛТИ

Прошу пропустить сотрудника... Амурской Экспедиции Бантранспроекта.

технич. *Нартце А. С.* выходящего с *1/II-37* по *20/II-38*

в командировке на ДКН по изысканиям железно-дорожной линии БУРЕЯ-КО
СОМОЛЬСК, и возвращающегося в Ленинград к месту работы.



Зав. науч.-на. Заспелихин

Бантранспроект

Управления

Шванов

/Шванов/

Таврилова

/Таврилова/

В 1939 г. Ленинградская контора Бамтранспроекта, образованная на базе Амурской экспедиции, получила новое задание: выполнить окончательные изыскания на участке Нора – Усть-Ниман протяжённостью 318 километров, для чего была сформирована Селемджинская экспедиция.

Данная экспедиция по степени подготовки, снаряжения и снабжения полевых партий в корне отличалась от предыдущих: сказалась организация Бамтранспроекта, энергия, размах и производственный талант его начальника – Фёдора Алексеевича Гвоздевского.

Принятая трасса в техническом проекте Селемджинской экспедиции 1939-1940 гг. получилась наикратчайшей.



После первого снега. 07.10.1939.
Лагерь на р. Малая Бурундушка.

Справа налево: коллектор Беляев, инженер-геолог
А. Б. Каждан, мл. техник Н. Боголюбов, художник И. Михронянц,
стрелок, бурмастер Герцог, рабочий, инженер А. И. Картус,
техник М. Кошкин. Фото бурмастера М. П. Артюшина.



А. И. Картус на трассе.
1939–1940 гг.

“ Я попал в штабную партию... Старшего инженера до конца года не было и мне пришлось (в первый год после института) укладывать трассу западного участка протяжённостью около 30 километров, основываясь на своих теоретических познаниях и небольшом опыте, полученном на Амгуни в 1937 году.



Лагерь изыскателей
на водоразделе Селемджа – Бурунда. 1939 г.

Слева направо: младший техник Н. Боголюбов,
техник М. А. Кошкин, начальник отряда А. И. Картус.

для меня информации о работе, конечно
оказалась, а к 1 справке о комиссии
КМ Крайденных тех же сведения
от Алексея Борисовича.
Поездная Ваш с Вишнине спец поезд
4 ноября

Всем миром между сведения
Ваш В. Володар
24/11 1939г

ТН 8772

Андрей Иванович
Богданович Солин и отпустил
его в мою с работу, придем
зачем так поехали на тилот
судами Ну поговорим на тилот
время на тилот, или ее
поставим на тилот, или ее
надо как то сделать, или ее
В Крайне ауте у Вас резерв
И. Андреевна. Сегодня отработал
6 часов перевезли ледяк на
помощи переозем. Марк Крайденных
Завтра уходи сам. Просьба все
требования на тилот Малго Лева
отправить на тилот Малго Лева
Веннашова. Ему же посылать

Из служебной переписки.



Лагерь изыскателей на ключе Северном. Сентябрь 1939 г.



На триангуляционном пункте.
1939 г.

Триангуляционный пункт — точка земной поверхности, координаты которой определены методом триангуляции (путём построения сети из смежных треугольников).
Точное положение на местности фиксируется закладкой в земле специального сооружения — геодезического центра, над которым сооружается геодезический знак.

Альберт Израилевич
Кроме Денисова и Кривошеина
так же и проводники
с всеми его инструментами
ему придется идти
с нами на службу
с 23 куртки. Работу
мы начнем 25/IX 1939г
Клеточар

Из служебной переписки.



В часы досуга. Селемджинск. Август 1939 г.



В палатке. Младший техник Н. Боголюбов. 1939 г.

Александр Израйлов!

Дело обещали так что для отрезки
на вашей карте может быть
уже сделано только три ломаги
т.е. отрезки до Есинкина огоро
вдоль. Но проект не имеет значения
2 ломаги. Кривошей стояла на
двух лагерях. Через них по трем
четыре глыбы. Сейчас все время
так как пока он не закончен
мы проходим дальше и пады
схематично. Ломаги распределены
между 4 отрезками и глыбы Вас
остаются только три ломаги
поэтому известии о Вашей работе
на 15 мая. Завтра с
снова уезду на работу

К. Павлов

12/15 1939г

Инженеру Кармузу

Согласно распоряжению Нас. Экспедиции
Геология при Вас погрозит
следующие материалы: 1) выкопанные
из продолжения проекта основного хода
и южного варианта в туши с
показанием точек отсчета планшета
ситуации и приложенных отрезков проекции
планшета (в красной), 2) касательно на
проектном основном пункте. Формы
основной и южной по Вашему ходу
должны быть распределены между
100 и 40 метров
3) На иллюстрации у Вас выкопанные
карты масштаба 1:100000 по основным
основным ходом и вариантам (южной)
Все проекционные оформлены и отпечатаны
продольного проекта на канале и выкопанные
с карты по рисунку. Анна Дмитриевна
Осипова и Илья Андреевна. Срок к
3 октября. Все эти материалы будут
глыбы доклада Френкель который будет
в начале октября. Нематериально
и копировать карты работы А.Б. Канодан
ВР по КП-22 К. Павлов
27/15 1939г

Из служебной переписки.



Вид на хребет Туран с сопки правого берега
Быссинских ворот. 1940 г.



Лагерь на мари у ручья Колтукан. Март 1940 г.



Вид на реку Быссу. На переднем плане – А. И. Картус. Март 1940 г.

№ 16/3 Сб. 5 Селемджинской экспедиции
(1939 - 1940 гг.)

Задачи экспедиции

После прокладки трассы соединительного Тындинский, начались изыскания основной трассы на участке Тынды - Усть-Ниман производила работ организованная Управлением строительства БАМа и МБ. Большая протяжённость - более 700 км и чрезвычайно естественно-географические условия помешали ему направления в те годы.

Основной ход Зейской экспедиции от Тынды проходил с вариантами по обоим берегам, переходил в долину города, а р. Селемджу у Северальского и далее в хребту южнее долины р. Ениса. Трасса пересекала общину со сплошной, но неустойчивой вечной мерзлотой и со снежными наледями.

Особенно неблагоприятным было пересечение Селемджинского, где с левого берега в неё впадает р. Ениса, с обводнённой поймой. Соединясь с поймой Селемджи, они имели очень неблагоприятный по строительным и эксплуатационным условиям 20-километровый участок с изобилием провальных озёр.

Руководство вновь организованного Управления Бамтрасса ставила задачу поиска более оптимального перехода реки в ложении трассы подходов к Турану. Для выполнения этих работ была организована партия под руководством ЧЕРЕПАНОВА и инженера Богомаза, которая прошла с рекогносцировкой от р. Ениса к Турану. При этом был найден более благоприятный путь Селемджа.

В 1939 г. Ленинградская контора Бамтранспроект, организовывая на базе Амурской экспедиции, получила новое задание: продолжить изыскания по изменению направления, принятого за Селемджинской экспедицией 1938 г.

5. Командированы двое энергичных работников-инженер Д. С. Григорашенко и старший техник И. С. Боженко, которые сумели завести по зимнему пути в тальгу, один с стороны Селемджи, другой со стороны Буреи, большой запас основного продовольствия и организовали таёжные базы на р. Селемдже - в Селемджинске, на реке Кевели/ у хребта Туран/ и на Нимане. Кроме складов на базах были организованы и пекарни. Благодаря этому изыскатели весь год / экспедиция закончила работы в июле 1940 г. / ели хлеб и были обеспечены всеми необходимыми продуктами питания/ кроме свежих овощей, ^{взявших их} были завезены сушённые/ и даже шоколадом, сушёнными фруктами и пр.

От Селемджинска к Турану партии Ладина и Ульке отправлялись с помощью вывучных ^{коней} ^{взвешивая} ^{взвешивая}, а зимой снахажались с помощью на ледяных нартах. Партии Соколова и Сёдорова через Бурею и по Ниману на ледяных омурачах.

В Селемджинске развернулось строительство рубленного здания Штаба экспедиции, складов центральной базы, большой конюшни, рации. Всем строительством и базой занимался Григорашенко, который с шести утра бивал уже на ногах. Не очень сильный в инженерных вопросах / видимо сказавшись учёба в институте в период распространения бригадного метода, когда зачёт за всю бригаду сдавал один/, Дорофей Савельевич был прекрасный организатор, требовательный и самый добросовестный работник.

4. Полевые работы.

Я попал в штабную партию. Её начальник К. А. Пономарёв был очень хороший человек, но слабый путеец. Закончив первый курс ЛИИСа он бросил учёбу, занявшись изысканиями. До этого занимался обходом бассейнов малых ИССО. Старшего инженера до конца года не было и мне пришлось / в первый год после института/ укладывать трассу западного участка (около 30 километров) основываясь на своих теоретических познаниях и небольшом опыте, полученном на Амгуни в 1937 г.

Первый лагерь поставили в Селемджинске, а потом - в 12 км на р. Икинде и последний на р. Бурундушке.

14-
... потеряли! За это время по тропе прошли бы свободно 20 километров устали. Вот что для изыскателя значит тропа! ... Этот неудачный, тяжёлый день запомнился надолго, но он стал и уроком. Не верь глазам своим, изучай карту и оглядывайся по сторонам. ... Он нам. ... решил назавтра устроить дневку и дать людям отдых, а мы с Белого с картой в руках на рекогносцировку по тропе. В однообразности, в сплошном лесу, при слабо выраженном рельефе ориентироваться было довольно трудно. Мы стали анализировать каждый увал, с каждой горизонталью на карте, которых было не так много. Только мы установили, что рельеф и ситуация вокруг нашей тропы общего не имеют с рельефом и ситуацией, окружающей тропу. Дальше - больше. Короче, оказалось, что тропа на карте неостановки проложена в разных местах, и ничего общего между ними в два - три раза дальше от трассы, чем я рассчитывал, а тропе, на карте была нанесена тропа, проложенная картографом. Дрова их или выписки из него мы не видели. Карта наша не имела, как и каталог пунктов в этом отдалённом крае Амурской области, ориентироваться осторожнее и второй лагерь пришлось ставить ближе к трассе. Место, прямо скажем - не самое лучшее, болоте, ни дров, ни воды рядом не было. Ладно, сами, на которых мы подвозили дрова и чистый снег, самый неудачный лагерь в моей практике. ... перебрались на метеостанцию, где разместили лагерь. Нам подвезли, а кухне пользовались у хозяев. ... ставалось пять километров хода. Места здесь берега высокие, более сухие, появился мелководный ручей. В районе перехода реки Ениса появились мелководные участки, которые видны с фотографии, которую я сделал. ... описать это место для строительства перехода моста посуху.

Страницы рукописи статьи А. И. Картуса о работе в Селемджинской экспедиции 1939-1940 гг.

После окончания Великой Отечественной войны А. И. Картус занимал ряд должностей, связанных с деятельностью Ленинградской конторы Желдорпроекта (с 1937 г. до 1939 г. – Бамтранспроекта НКПС СССР, с 1939 г. до 1943 г. – Бампроекта ГУЖДС НКВД СССР).

1947–1953 гг. – начальник партий по изысканиям Трансполярной ж.-д. магистрали (Чум – Салехард – Игарка).

С 1954 г. – ведущий специалист Ленгипротранса (Ленинградского государственного проектно-изыскательского института транспортного строительства).

Начиная с 1973 г., после ухода на заслуженный отдых, А. И. Картус много писал.

В своих воспоминаниях он поднимал вопросы, сопряжённые с железнодорожным строительством на Дальнем Востоке, рассказывал о героическом труде первопроходцев Байкало-Амурской магистрали.

Две уникальные рукописи опытного изыскателя, а также две отредактированные машинописные статьи, заверенные личной подписью А. И. Картуса, хранятся в фондах Музея истории БАМа в Тынде.

В 2000-х гг. в журнале «История Петербурга» были опубликованы мемуары А. И. Картуса.

На строящейся магистрали Северного широтного хода в Ямало-Ненецком автономном округе России в честь А. И. Картуса назван железнодорожный разъезд.

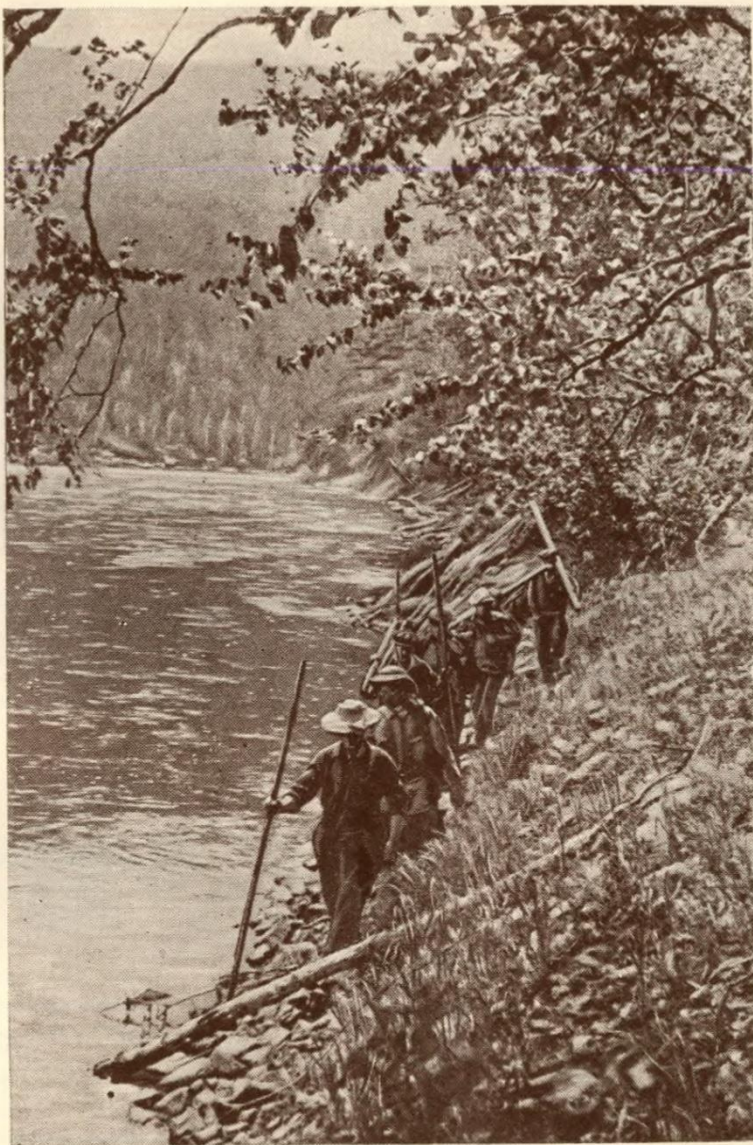
Ушёл из жизни Альберт Израилевич Картус в 2005 г. в возрасте 95 лет.



Фрагмент видеозаписи
киностудии «БАМ»
с участием А. И. Картуса



<https://clck.ru/3T57Wh>



Правый берег р. Хунгари

Статья А. И. Картуса «Две Победы»
в аудиозаписи Музея истории БАМа



<https://clck.ru/3SpuWq>

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

1. Первопроходцы восточных магистралей России/
Автор-составитель В. Ф. Зуев. – Хабаровск: Частная коллекция, 2001. – 352 с.
2. Сайт Полоцкого краеведческого музея (Республика Беларусь).
3. Фонды Музея истории Байкало-Амурской магистрали
(автор части фотографий – А. И. Картус).

НАД ВЫСТАВКОЙ РАБОТАЛИ

Анищенко О. П.

Папулова Т. А.

Репина С. А.

Другие краеведческие проекты
Музея истории БАМа
об изысканиях и строительстве
Байкало-Амурской магистрали
в 1930-е, 1940-е годы

<https://clck.ru/3Rku34>



Тында
2026 год