

СЕМЕН ГРОШИН

## ОТ КАРЕЛИИ ДО КОРЕИ

Мое участие в работах военно-геологических отрядов началось вскоре после окончания института (в 1944 г.). Первым военно-геологическим отрядом, куда я был направлен, был отряд № 2 на Карельском фронте.

Это было время завершения прорыва блокады Ленинграда и передислокации войск Волховского фронта в Карелию. Отрядом готовились материалы по освещению природных условий отдельных направлений, ведущих к границам Финляндии, и естественных рубежей (крупных рек, болот, озер, существенных возвышенностей). Мною выполнялись поручения по изучению проходимости территории, выделению и более детальному определению участков, наиболее благоприятных для преодоления естественных рубежей механизированными средствами.

После форсирования войсками Карельского фронта реки Свирь отряду было дано задание попытаться продвинуться с войсками на освобожденную территорию с целью проверки составленных нами на ранее недоступную территорию материалов, поиска трофейных карт и геолого-географической литературы. В этой работе совместно с начальником отряда В. А. Буханевичем мы проделали путь от Олонца до города Питкяранта, обследуя самые крупные здания.

Дорога досталась нам очень тяжело. Больше чем половина пути прошла под сильной бомбежкой немецкой авиации, поскольку по этой единственной автодороге растянулись наши танки, артиллерия и даже какие-то пехотные подразделения, которые больше всего и страдали от волн авиационных налетов.

К сожалению, трофейных карт мы не нашли, а литература была на финском языке, так что разобраться в ней было не просто. Кое-что, однако, в последующей работе использовали.

Проверка же составленных нами на недоступную территорию карт произошла так.

В один из спокойных дней – боевые действия в южной части Финляндии практически закончились – последовал срочный вызов к “особисту”. Приказ – завтра со всеми своими материалами вам надлежит отбыть в начальный пункт наступления – Лодейное Поле для работы в составе особой группы. Зачем? Что за “особая группа”, никто не знает.

---

*ГРОШИН Семен Израилевич — геолог, начальник партии, главный геолог экспедиции ФГУГП “Гидроспецгеологии”. В 1944 г. награжден орденом Красной Звезды за выполнение специального задания военного командования. Один из руководителей военно-геологических отрядов.*

Прибыли в Лодейное Поле. Выясняется, что “особая группа” состоит из особистов, военного прокурора, представителей танковых и механизированных частей, а задачей группы является выяснение причин, по которым танки, бронетехника и транспортные механизмы не дошли до передовой (не участвовали в боевых действиях), застряли в болотах, сели на валунах, повредили ходовую часть на камнях и т. п.

Нам стало очень неуютно.

Работа продолжалась несколько дней и была построена так. На нескольких автобусах (с конвоем!), ориентируясь по имевшейся у особистов карте, на которой были отражены все “инциденты”, подъезжали в нужный район. Из автобусов вызывался провинившийся экипаж, следовала команда – геолог, тащи свою карту, пошли смотреть.

И происходил тщательный разбор – правильности составления наших карт, степени доведенности их до экипажей, умения экипажей управлять техникой, ориентироваться и т. д. Тут же вершился суд. Конечно, никого не расстреливали, но наказания следовали немедленно и достаточно суровые – вплоть до штрафбата.

К счастью, ни одного случая поломки техники по нашей вине найдено не было.

К середине лета 1944 г. финская армия, оборонявшая южную половину страны, капитулировала, но северную часть обороняли немецкие войска, и перед Карельским фронтом была поставлена задача – не дать уйти гитлеровцам из Финляндии.

Дело в том, что на севере Финляндии есть только одна автомобильная дорога Кочи–Рованиemi и далее в Норвегию – на город Киркенес, который соединялся несколькими автодорогами с главными портами Норвегии, откуда и нам меревались покинуть страну отступавшие под натиском наших войск немцы.

В этих условиях начальник инженерных войск Карельского фронта – генерал-полковник А. Ф. Хренов дал задание специалистам нашего отряда подготовить на местности трассы колонных путей для танков и бронетехники, по которым советские войска могли бы выйти на участок дороги Рованиemi–Киркенес, отрезав путь для отступления немецким войскам.

Трассы колонных путей на местности вместе с подразделениями инженерных войск фронта разрабатывали Б. Н. Леонов, И. М. Фердман и я. По-видимому, эту задачу мы выполнили успешно, так как нам объявили благодарность начальника инженерных войск, а несколько сотрудников отряда были представлены к орденам и медалям, в том числе и я.

По разработанному нами колонным путям прошли наши танковые части, по существу устроившие немецким войскам что-то наподобие “котла”.

Боевые действия в Финляндии вскоре были окончены, и Карельский фронт перестал существовать. Зимой 1944–1945 мы простояли с войсками бывшего фронта в районе Ярославля, и весной 1945 г. были передислоцированы в город Ворошилов–Уссурийский (ныне Уссурийск). Это было открытие 1-го Дальневосточного фронта. Здесь был создан Военно-геологический отряд № 18, возглавил который В. И. Миртов.

Первое время на Дальнем Востоке мы составляли карты проходимости по территории Кореи и Манчжурии. Война с Японией была скоротечной, и после капитуляции Японии перед нами была поставлена задача изучения театра военных действий.

Случайно мы оказались в городе Янцзы, где наткнулись на штаб каких-то соединений Квантунской армии. Проходя по этому небольшому китайскому городку, за одним из глиняных заборов (дувалов) я заметил несколько роскошных лошадей.

Поскольку рядом с ними людей было не видно, зашел на эту огороженную территорию и у небольшого домика обнаружил вывалившиеся наружу большие листы бумаги, которые оказались топографическими картами масштаба 1:200000 на дальневосточную территорию СССР – почти все Приморье. Я быстро начал собирать листы этих карт, на которых увидел горизонталы, закрашенные леса, реки, дороги и впечатанные иероглифами надписи. Здесь же, в домике обнаружили оптические приборы – в основном стереоскопы и приспособления для стереоизмерений. С кем-то из техников мы собрали карты и один-два стереоскопа, поместили в рюкзаки и поспешили в условленное место к машине, на которой приехали.

Собранные карты оказались картами проходимости, по-японски освещавшими качество дорог, проходимость леса, рек, вьючных троп, характеристики искусственных сооружений на дорогах и т. д. Все это стало ясно после того, как, уже будучи в Корее, я попросил одного из корейцев перевести японский текст условных обозначений и надписей на площадных и линейных объектах. Снабженные переводом карты были отправлены мной в штаб инженерных войск фронта.

После кратковременной подготовки и необходимых сборов почти в том же составе мы, т. е. специалисты ВГО № 18, получившие задание штаба инженерных войск 1-го Дальневосточного фронта (начальник инженерных войск генерал-майор Суслов) на изучение и описание театра военных действий в Корее, выехали к месту работ.

Это было уже начало сентября 1945 года. Границу с Кореей пересекали в районе озера Хасан. За пограничной рекой Туманган (Тумыньцзян), одной из крупнейших в Корее, открылась крупнохолмистая и низкогорная, частично залесённая местность, по которой пролегалась довольно хорошая, но неширокая автодорога с гравийным покрытием. По этой дороге проехали около 100 км и остановились пополнить запасы воды из колодца, вокруг которого скопилось много автомашин. Лишь только мы наполнили водой имевшиеся у нас емкости, как с вершины прилегающей горки раздались выстрелы. Несколько наших солдат бросились к вершине, но оттуда раздалось еще несколько выстрелов, а затем они смолкли.

Спустя 2-3 дня мы благополучно прибыли в Пхеньян, в штаб 25-й армии, где представились начальнику инженерных войск армии – генерал-майору А. В. Николаеву. Между нами и руководством инженерных войск завязались деловые отношения, и мы стали выполнять оперативные задания, которых было очень много, так как в вопросах природной обстановки в стране и ее особенностей мы были подготовлены существенно лучше офицеров штаба инженерных войск и могли передать свои знания, не упуская из вида своей основной задачи – изучение театра военных действий.

Планомерное обследование страны мы начали с полосы от широты Пхеньяна на юг до 38-й параллели и от берега Японского моря до берега Желтого моря, постепенно продвигаясь к северу – к границам СССР. Наиболее тяжело досталось обследование северо-западной части Кореи. Здесь расположено на границе с Манчжурией обширное вулканическое плато Чанбайшань с прекрасно сохранившимся до наших дней конусом вулкана Пэктусан и озера Тянци в его кратере.

Вся поверхность плато покрыта зрелым густым сосновым лесом. 1 сентября 1946 года в сопровождении четырех автоматчиков из инженерных войск и семи стрелков корейской полиции, приданных для усиления нашей рекогносцировочной группы, поскольку район этот считался беспокойным, я на грузовой автомашине “шевроле” двинулся по плато Чанбайшань из села Бубо к упомянутому вулкану. К сожалению, плато пересекает с востока на запад только одна автодорога, от которой к северу идут две-три просеки, плохо расчищенные от леса, по которым машины очень медленно продвигаются. Та просека, которой нам рекомендовали воспользоваться корейцы, имела протяженность около 8–10 км. В конце этой просеки мы вынуждены были оставить машину с водителем.

В направлении к вулкану двинулись наши солдаты (четыре человека), семь корейцев (полицейские) и я. От места, где была оставлена машина, отошли на 1,5–2 км, как вдруг по нашей группе открыли стрельбу. Первыми же выстрелами был тяжело ранен один из наших саперов. Корейские полицейские моментально скрылись, и мы, три сапера и я, таща раненого бойца, бросились назад к оставленной машине. Определить, кто открыл стрельбу, и сколько их там находилось, затруднял густой лес, но, судя по направлениям, откуда раздавались выстрелы, стреляющих было много больше нашей группы. Кто это были – гоминдановцы или действующие в этих местах грабители – хунхузы, мы так и не узнали.

Отстреливаясь из имевшихся у нас автоматов, добрались до машины и попытались поскорее выбраться на хорошую дорогу. Раненый боец лежал в кузове машины, там же были и остальные три сапера с сильно уменьшенным боезапасом. Машина быстро завелась, и мы двинулись в обратный путь. Но продвинуться далеко от места стоянки машины не удалось.

Видимо, нашим противникам хорошо были известны тропы, и они встретили нас еще более интенсивным, чем раньше, огнем. Полетели стекла кабины, пули коверкали мотор и кузов. И единственное решение, которое мне представлялось в эти мгновения – оставить машину, спасти людей, раненого сапера, который самостоятельно двигаться не мог, и секретные материалы. Оставив машину, мы с оружием бросились в лес, стараясь поскорее как можно дальше отойти от просеки.

Постепенно стали сгущаться сумерки. Переговариваться было опасно, и мы, стараясь не шуметь, разместились на ночлег. Утром с большим прискорбием узнали, что наш раненый сапер-горьковчанин скончался от ран. Выбрав нужное направление для выхода на хорошую автомобильную дорогу, таща на себе тело сапера, группа спустя 5-6 часов пришла в село Бубо.

Из этого села я связался по телефону с Пхеньяном. Рассказал о случившемся, просил передать мой рассказ в СМЕРШ и выслать машину. Через сутки в село прибыло небольшое войсковое подразделение с полковой артиллерией, и я с ними отправился к месту происшествия на просеке. Там обнаружили сгоревшую машину, из которой забрали кое-какой каменный материал и часть не сгоревших полевых книжек. Изучение территории северных районов Кореи вскоре было продолжено, и маршруты по ряду участков здесь были повторены.