

DOI: 10.15593/perm.kipf/2021.4.13

УДК 624.19.05(581)

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЭКСПЛУАТАЦИИ, ОХРАНЫ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ТОННЕЛЯ НА ПЕРЕВАЛЕ САЛАНГ (АФГАНИСТАН)

В.Н. Прямыцын

Военная академия Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации, Москва, Россия

О СТАТЬЕ

Получена: 20 февраля 2021 г.
Принята: 21 июля 2021 г.
Опубликована: 13 января 2022 г.

Ключевые слова:

СССР, Афганистан, Гиндукуш, строительство, Саланг, тоннель, вооруженный конфликт, комендантская служба, сторожевая застава.

АННОТАЦИЯ

Рассматривается история создания, эксплуатации, охраны и восстановления уникального инженерного сооружения – тоннеля Саланг. По просьбе афганских властей в период с 1960 по 1964 год советские специалисты провели дорогу на высокогорном перевале и проложили тоннель через хребет Гиндукуша. Работы велись в сложных физико-географических условиях. Дорога и тоннель позволили соединить север и юг страны автомобильным сообщением. В период вооруженного конфликта в Афганистане нагрузка на высокогорную дорогу и перевал многократно возросла. Через него сплошным потоком двигались советские и афганские колонны. Просчеты в эксплуатации тоннеля привели к череде несчастных случаев. Чтобы их исключить и повысить пропускную способность, необходимо было организовать в тоннеле и на подходах к нему особый режим автомобильного движения. Постоянные нападения вооруженной оппозиции на тоннель и автомобильные колонны обусловили создание значительного количества сторожевых застав, проведение боевых операций, ведение переговоров с полевыми командирами моджахедов. После вывода советских войск в 1997 году тоннель был взорван. Восстановление уникального инженерного объекта в 2002 году снова было поручено специалистам из России. Актуальность работы связана с тем, что в Афганистане по сей день ведутся боевые действия и тоннель, как и раньше, имеет стратегическое значение, поэтому возможно участие Российской Федерации в работах по реконструкции существующего тоннеля или в строительстве нового тоннеля рядом с прежним. Новизна исследования заключается в том, что история тоннеля впервые рассмотрена комплексно, во всех аспектах: строительство, эксплуатация, оборона, восстановление. Задачи автора связаны с исследованием различных аспектов истории тоннеля на перевале Саланг, обобщением многогранной деятельности, получением выводов. Целью статьи является освещение новых научных данных и ознакомление читательской аудитории с историей тоннеля на перевале Саланг от создания проекта до наших дней. Использована апробированная методология исторического исследования. В результате проведенного исследования обобщен опыт строительства, эксплуатации, обороны и восстановления тоннеля. Статья может быть интересна специалистам по истории инженерного дела, военной истории, истории международных отношений.

© ПНИПУ

© **Прямыцын Владимир Николаевич** – доктор исторических наук, заместитель начальника отдела Научно-исследовательского института (военной истории),
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0011-8319>, e-mail: pryamitzynvn@mail.ru

© **Vladimir N. Pryamitzyn** – Doctor of Sciences (History), Deputy Head of the Research Department of the Institute of Military History,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0011-8319>, e-mail: pryamitzynvn@mail.ru



Эта статья доступна в соответствии с условиями лицензии Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

HISTORY OF BUILDING, EXPLOITATION, PROTECTION AND RECONSTRUCTION OF THE SALANG TUNNEL (AFGHANISTAN)

Vladimir N. Pryamitzyn

Military Academy of the General Staff of the Russian Federation Armed Forces, Moscow, Russian Federation

ARTICLE INFO

Received: 20 February 2021

Accepted: 21 July 2021

Published: 13 January 2022

Keywords:

USSR, Afghanistan, Hindu Kush, building, Salang, tunnel, armed conflict, commandant service, guard outposts.

ABSTRACT

The history of building, exploitation, protection and reconstruction of a unique engineering structure – the Salang tunnel has been examined in this article. At the request of the Afghan authorities in the period from 1960 to 1964 the Soviet specialists made a road on a high mountain pass and built a tunnel through the Hindu Kush ridge. The work was carried out in difficult physical and geographical conditions. The road and tunnel made it possible to connect the north and south of the country by road. During the armed conflict in Afghanistan the Soviet load on the high-mountain road and the pass increased many times. Soviet and Afghan columns moved through it in a continuous stream. Miscalculations in the operation of the tunnel led to a series of accidents. In order to eliminate them and increase the capacity of the troopsthey were faced with the need to organize a special mode of automobile traffic in the tunnel and on the approaches to it. The constant attacks of the armed opposition on the tunnel and car convoys led to the creation of a significant number of guard outposts, conduct combat operations, negotiations with the field commanders of the mujahidin. After the Soviet withdrawal in 1997 the tunnel was blown up. The reconstruction of the unique engineering facility in 2002 was again entrusted to specialists from Russia. The relevance of the work is connected with the fact that military operations are still being conducted in Afghanistan and the tunnel, as before, is of strategic importance. Another aspect of relevance is the possible participation of the Russian Federation in the reconstruction of the existing tunnel or in the construction of a new tunnel next to the old one. The novelty lies in the fact that for the first time the history of the tunnel is considered comprehensively, in all its manifestations: construction, operation, defense, and restoration. The objectives of the article are to study various aspects of the history of the tunnel at the Salang pass, generalize the multifaceted activities, and draw conclusions. The purpose of the article is to obtain new scientific knowledge and familiarize the readership with the history of the tunnel on the Salang pass from the creation of the project to the present day. It has been used the approved methodology peculiar to historical research. As a result of the conducted research, conclusions were obtained from the generalized experience of construction, operation, defense and restoration of the tunnel. The article may be of interest to specialists in the history of engineering, military history, and the history of international relations.

© PNRPU

Когда Александр Македонский подошел со своим войском к южным отрогам Гиндукуша, он не решился штурмовать столь мощную преграду. Великий полководец ограничился тем, что заложил здесь крепость, назвав ее Александрия Кавказская (греки называли Гиндукуш Кавказом). К середине XX века на месте этой старинной крепости располагался город Джебаль-Уссарадж. С 1958 года в нем размещалась контора управления по строительству дороги через Гиндукуш и жилой городок советских специалистов [1, с. 98].

Каким же образом советские строители оказались в Афганистане? Дело в том, что в ходе военного и идеологического противостояния на южных рубежах СССР сформировался пояс антисоветски настроенных государств. Афганистан нуждался в военной и экономической помощи и обращался за ней в США. Однако Соединенные Штаты Америки лишь усиливали давление на Афганистан, вынуждая его примкнуть к антисоветскому блоку. Они увязывали оказание помощи с выполнением неприемлемых требований политического характера. В таких условиях руководство Афганистана обратилось за военной и экономической помощью к СССР. Москва активно откликнулась на просьбы, увидев в этом возможность продемонстрировать странам «третьего мира» привлекательность и преимущества дружбы с социалистическим лагерем [2, с. 21].

Сотрудничество двух государств развивалось по нескольким направлениям. Среди них одним из приоритетных стало развитие инфраструктуры. Советскими специалистами в Кабу-

ле были построены несколько электростанций, заводы, домостроительный комбинат, авторемонтные мастерские, жилые кварталы. В Джелалабаде был сооружен оросительный канал, мосты, дороги, плотина, гидроэлектростанция. Однако такая масштабная строительная деятельность требовала надежного дорожного сообщения СССР с Афганистаном. Вместе с другими советскими специалистами в эту страну были направлены строители дорог и прокладчики тоннелей. С учетом особенностей Афганистана заводы «Главтоннельметростроя» изготовили лучшие образцы горного и строительного оборудования [3, с. 3].

Наиболее амбициозной задачей, стоявшей перед советскими инженерами в соседней стране, стало налаживание устойчивого автомобильного сообщения через хребты Гиндукуша с его высокогорным перевалом Саланг [4, с. 10]. Ранее Афганистан уже обращался по этому вопросу к инженерам из США, Италии, Германии и других западных стран. Мало того, что их услуги традиционно стоили гораздо дороже, чем услуги советских специалистов. Так еще, проведя предварительные изыскания, западные представители отказывались браться за строительство, считая его невыполнимым. Тогда король Захир-Шах обратился за помощью к СССР [5, с. 3].

В 1960 году в Афганистан была направлена группа специалистов московского Метростроя под руководством опытного горняка-тоннельщика В.К. Федорова. Им предстояло проложить тоннель в скальной породе Гиндукуша, который бы сомкнул подъездные дороги к высокогорному перевалу Саланг и обеспечил надежную автомобильную связь севера и юга Афганистана. Было принято решение строить тоннель с двух сторон. Вход со стороны Кабула получил наименование южный портал, а со стороны СССР – северный портал. Главным инженером северного портала был назначен В.П. Иванников, южного – Г.В. Овчаренко [3, с. 3].

Началу работ предшествовала существенная подготовка. Во-первых, специалистами Тбилисского метропроекта была изучена геология местности и подготовлен проект строительства. Как позже выяснилось, эта работа была проведена недостаточно качественно. Ось тоннеля была проложена через породы с разной степенью твердости, что потребовало на обширных участках подкрепления сводов бетоном. Зато выбранный вершинный вариант делал тоннель, насколько это возможно, коротким, а его строительство – относительно быстрым и дешевым [5, с. 3].

Во-вторых, в районе северного портала был возведен поселок тоннелепроходчиков Душак. В нем разместился штаб строительства, инженерные подразделения и жилой городок. В районе южного портала разбили палатки и поставили вагончики для советских строителей. К обоим объектам были доставлены афганские рабочие и солдаты.

В-третьих, между намеченными местами входа в скалу северного и южного порталов была проложена техническая дорога, так называемая «пионерка». Она была необходима для сообщения между двумя объектами одной стройки. Именно по ней на высоту 5600 м доставлялась аппаратура для бурения скважин. В числе первых по «пионерке» проехал король Афганистана Захир-Шах, проявлявший значительный интерес к работе советских метростроевцев. Этой дорогой еще до открытия тоннеля стали активно пользоваться афганские автомобилисты [1, с. 98].

В-четвертых, была создана локальная геодезическая сеть. Проведя расчеты и заложив на высоте 3000 м полигонометрические знаки, советские инженеры провели полигонометрические ходы по крутым склонам до высоты 5600 м. Так были увязаны координаты и высоты южного и северного порталов, рассчитана ось будущего тоннеля. Примечательно, что на склонах и перевале в изобилии встречались геодезические знаки и отметки, сделанные ранее немецкими и французскими инженерами, проводившими изыскания, но не решившимися на строительство (рис. 1).



Рис. 1. Строительство дороги на перевале Саланг. На фото в центре видны советские самосвалы, бульдозеры, бензовозы и компрессоры. Справа – афганские солдаты

Работы велись одновременно с двух сторон буровзрывным способом. Согласно проекту, строительство на северном портале началось сразу в полный профиль. Метростроевцы приступили к проходке в твердой гранитной породе тоннеля сечением 71 м^2 с одновременной бетонной отделкой сводов с использованием металлической передвижной опалубки. При этом им удавалось поддерживать рекордную по тем временам скорость проходки – до 95 погонных метров в месяц. На южном портале трасса тоннеля проходила в трещиноватых и обводненных породах. В связи с этим сначала бурили штольни, которые впоследствии расширились [3, с. 3].

Не только сложные геологические, но и сложные погодные условия затрудняли проходку тоннеля. Работа осложнялась сильными ветрами. Обильные снегопады формировали снежный покров толщиной в несколько метров, создавали опасность схода лавин. Инженеры и строители трудились в условиях холодов, нехватки кислорода и высокой солнечной радиации. Частыми были простуды и другие заболевания [5, с. 3].

Формально советские специалисты являлись консультантами и должны были лишь обучать афганских коллег. Начальниками порталов являлись командиры афганских полков, выделенных на строительство. На практике советские инженеры сами выполняли все ответственные и опасные работы. Из-за так называемых «недовзрывов», когда остатки породы не позволяли продвинуть опалубку в глубь тоннеля, до 650 метров его глубины могли оставаться без всякого подкрепления. Были и несчастные случаи технологического характера. Так, при проведении взрывных работ вместе с несколькими афганцами погиб инженер-взрывник Н. Урдин. Когда о трагедии узнал Захир-Шах, он от себя лично передал соболезнование семье советского строителя [3, с. 3].

2 сентября 1964 года тоннель и примыкающие к нему инженерные сооружения были приняты в эксплуатацию. За успешное и своевременное выполнение этой сложной задачи большая группа метростроевцев была награждена советскими и афганскими орденами, которые вручали председатель Совета министров СССР А.Н. Косыгин и король Афганистана Захир-Шах. Покидая Афганистан, советские метростроевцы оставили этой стране всю инженерную технику. Но они увезли с собой бесценный опыт. За 4 года строительства Саланга было предложено и внедрено

12 рационализаторских предложений. Советские газеты не скупались на эпитеты. Особо подчеркивалось, что СССР не только оказал Афганистану техническую помощь, но и помог обучить многочисленные кадры дорожников и автотранспортников [6, с. 25].

Для того чтобы оценить достижения советских строителей, необходимо рассмотреть физико-географические условия этой высокогорной и труднодоступной местности. Горная система Гиндукуш имеет абсолютные высоты 2500–4000 м. Гребни ее хребтов узкие, зубчатые с остроконечными вершинами и склонами крутизной 20–40°. Местами склоны обрывистые с широким распространением каменистых осыпей. Они расчленены узкими ущельями и горными реками. Вершины и гребни хребтов покрыты вечными снегами и льдами. Немногочисленные перевалы с узкими тропами 5–7 месяцев в году недоступны из-за снежных заносов. Грунты на Гиндукуше преимущественно щебеночно-суглинистые и щебеночно-супесчаные. Под ними залегают скальные породы, которые в сочетании с каменистыми грунтами выходят на поверхность на вершинах гор или на обрывах.

В районе перевала находились 2 из 26 метеорологических станций Афганистана. Обе были открыты во время строительства тоннеля в 1962 году. На Южном Саланге станция размещалась на высоте 3177 м. Среднегодовая температура там составляла +2 °С, количество осадков 1098 мм в год, количество гроз – 10 дней в году. На северном склоне Гиндукуша станция находилась на высоте 3366 м. Здесь среднегодовая температура составляла –0,5 °С, осадки – 1121 мм в год, грозы – 4 дня в году [7, с. 2].

Благодаря метеорологическим наблюдениям удалось выявить климатические особенности перевала Саланг. Оказалось, что зима здесь длится с ноября по апрель и сопровождается низкими температурами, до –25° С. Весна – с апреля по май. Лето начинается в мае, а заканчивается в сентябре. Лето холодное – днем 10–15 °С, а по ночам заморозки. Осень приходится на сентябрь и октябрь. Уже осенью начинаются снегопады и сильные ветры. Ветры на Саланге преимущественно восточные и северо-западные. Однако на направление ветра существенное влияние оказывает рельеф, создающий множество локальных эффектов [8, с. 95].

Необходимо отметить крайнюю изменчивость погоды с высотой. Перевал Саланг это не только тоннель в его верхней части, но и подъездные пути с севера и юга общей протяженностью около 100 км. Если у тоннеля летом отмечалась температура 15 °С, то в нижней части перевала она могла составлять 35–40 °С [9, с. 57].

Дорога между Кабулом и советским Термезом пропускной способностью от 3 до 8 тыс. автомобилей в сутки (в зависимости от сезона) стала ключевой транспортной артерией страны. Введение в эксплуатацию тоннеля на Саланге позволило Афганистану сэкономить миллионы афгани. Он стал выдающимся достижением советских строителей и ярким символом советско-афганской дружбы [4, с. 10].

Дорожные условия на Саланге оказались исключительно сложными. Перевал имел затяжные подъемы с уклонами 12 и более градусов, сложную серпантинную систему с радиусами поворотов 25–30 м, а также множество инженерных сооружений. Все тяготы движения через заснеженный перевал испытали на себе воины 108-й мотострелковой дивизии, когда в конце декабря 1979 года в Афганистан вводились советские войска. На вторые сутки марша к Кабулу дивизия подошла к перевалу. Ночью дорога обледенела. На подъеме колесная техника буксовала, а на спуске гусеничные машины шли юзом. Кроме того, в дополнение к советским колоннам здесь ежедневно проходило еще и 600–1000 афганских машин [10, с. 87].

Вентиляция в тоннеле была рассчитана на его прохождение одиночными машинами с карбюраторным двигателем. А при вводе советских войск через трехкилометровый тоннель

сплошным потоком пошла техника с дизельными двигателями. Слабая вентиляция не могла справиться с загазованностью, и водители получили команду надеть противогазы. Трагедии избежать не удалось. В декабре 1979 года при прохождении колоннами тоннеля из-за высокой концентрации угарных газов задохнулись 12 военнослужащих [11, с. 54].

Несмотря на все трудности, 108-я мотострелковая дивизия прибыла в Кабул к назначенному сроку. К середине января ввод войск в основном был завершен. Советские соединения, части и подразделения расположились гарнизонами во всех крупных городах и взяли под охрану все важнейшие объекты страны. В числе прочих под охрану был взят и Саланг. Первоначально срок пребывания войск на территории Афганистана ограничивался несколькими неделями. Когда стало очевидным, что войска задерживаются на неопределенное время и втягиваются в ведение боевых действий, пришлось налаживать их плановое снабжение продовольствием и боеприпасами, обустраивать быт. В условиях слабо развитой дорожной сети делать это было затруднительно. Фактически единственной магистралью, по которой могло осуществляться снабжение советских войск, являлась автомобильная дорога Термез – Кабул. Ее наиболее уязвимым и опасным участком был перевал Саланг [12, с. 79].

23 февраля 1980 года в тоннеле произошла очередная трагедия. Водитель не справился с управлением и врезался в стену. Машина перегородила дорогу, началась паника, некоторые военнослужащие, подумав, что произошло нападение моджахедов, открыли беспорядочную стрельбу. В результате 4 человека получили ранения, а 16 человек отравились угарным газом (рис. 2) [9, с. 56].



Рис. 2. Колонна советской боевой техники входит в тоннель

Этот случай снова заставил руководство вернуться к обсуждению вопроса об организации движения через Саланг. 16 апреля 1980 года был создан и переброшен в Афганистан 692-й отдельный дорожный батальон в составе трех дорожно-строительных и одной дорожно-комендантской роты. 4-я дорожно-комендантская рота была направлена к тоннелю Саланг. Один

из ее дорожно-комендантских взводов разместился у северного портала, а второй – у южного. В задачу роты входила организация регулирования движения в тоннеле и поддержание эксплуатационного состояния дорожно-комендантского участка протяженностью около 40 км [9, с. 57].

Движение на дороге Термез – Кабул было двухсторонним и смешанным. В обе стороны советские колонны двигались вместе с афганским транспортом. Только на подъезде к Салангу движение приобретало организованный характер. Оно прекращалось на ночь и возобновлялось в 8–9 утра. Перед его началом командиры дорожно-комендантских взводов выставляли по два поста регулирования каждый. 1-й взвод – у северного портала тоннеля и в 2,5 км ниже тоннеля перед входом в лавинозащитную галерею. 2-й взвод выставлял посты у входа в южный портал и на 4 км ниже – у снегозадерживающих щитов. В состав каждого поста регулирования входили 3–4 военнослужащих. Посты были связаны проводными средствами связи с пунктом управления дорожно-комендантской роты, откуда получали информацию о прохождении колонн. В свою очередь рота получала информацию от 692-го отдельного дорожного батальона. По окончании движения советских колонн пункты регулирования сворачивались [9, с. 57].

Саланг был сложен для эксплуатации в любое время года. В разгар лета температура на подходах к перевалу поднималась до 40 °С, что создавало трудности из-за перегрева двигателей. В разгар зимы на Саланге было еще сложнее из-за снежных заносов, туманов, гололеда и лавин. Показательны цифры: средняя скорость движения на перевале летом составляла 15–20 км/ч, а зимой 10–15 км/ч [13, с. 17].

14 января 1981 года была создана оперативная группа по организации движения и обороне перевала Саланг. Была налажена надежная связь между диспетчерскими пунктами, созданы пункты дозаправки транспорта на подступах к перевалу. Важным решением была организация пунктов отдыха и обогрева водителей, на которых предписывалось иметь горячий чай, запасы воды и 100 суточных сухих пайков. Кроме того, в районе населенного пункта Душак была создана резервная группа дорожной и снегоочистительной техники, размещено саперное подразделение для установки и поддержания минно-взрывных заграждений [9, с. 58].

Однако жизнь и практика показали, что эти меры недостаточны. В начале ноября 1982 года в окрестностях Саланга прошли обильные снегопады. С обеих сторон от тоннеля скопилось большое количество советской и афганской техники. 3 ноября начальник оперативной группы дал приказ начать движение колонны с юга, а затем с севера. Таким образом, две колонны пошли навстречу друг другу. Закономерно, что в узком тоннеле машины столкнулись, перегородив движение. Не зная, что случилось и как долго продлится остановка, водители не глушили моторы. На холоде это привычная практика, ведь слабый аккумулятор может не позволить завести машину повторно. Продолжительное время сотни дизелей вырабатывали в замкнутое пространство тоннеля угарный газ. От удушья погибли 64 советских и 112 афганских военнослужащих. В основном рядовые [14, с. 162].

После трагического случая последовала череда организационных решений. В частности, в мае 1983 года в состав 40-й армии была введена 278-я дорожно-комендантская бригада. Она была создана специально для организации дорожно-комендантской службы на маршруте Термез – Кабул – Пули-Чархи общей протяженностью 516 км. В состав бригады был включен и 692-й дорожный батальон с переводом на штаты дорожно-комендантского. В новом качестве он имел в своем составе две дорожно-комендантские и две дорожные роты. Весь батальон был передислоцирован на перевал Саланг и разместился в гарнизонах Душак и Калавуланг.

С этого момента и до окончания вооруженного конфликта организация дорожно-комендантской службы на Саланге была следующей: за 1-й дорожно-комендантской ротой

был закреплен участок от населенного пункта Чаугани до северного портала тоннеля протяженностью 41 км. За 2-й ротой – от южного портала до населенного пункта Джебаль-Уссарадж протяженностью 44 км. Двукратное увеличение личного состава дорожно-комендантской службы в районе тоннеля существенно повысило качество регулирования движения (рис. 3).



Рис. 3. Пост регулирования движения у входа в южный портал

Чтобы исключить повторение трагических случаев, был принят широкий ряд организационных мер. Так, пропуск через тоннель разрешался только с 7 до 17 часов. Запрещалось движение одиночных автомобилей и встречного транспорта, обгон машин на перевальном участке и в тоннеле, смешанное движение советского и афганского транспорта. Машины пропускались в тоннель группами по 25–30 с соблюдением дистанции 40–50 м. Очередной группе вход в тоннель разрешался лишь после выхода предыдущей. Благодаря этим мерам скорость движения в тоннеле повысилась в два раза – до 25–30 км/ч [9, с. 60].

Свой вклад в регулирование движения на загруженном и опасном перевале внесли и власти в Кабуле. В соответствии с постановлением Революционного совета Республики Афганистан дорога использовалась для движения через день с севера на юг и через день с юга на север, чтобы исключить встречное движение в тоннеле Саланга [12, с. 294].

Необходимо отметить, что наряду с регулированием движения важнейшей задачей на протяжении всего пребывания советских войск в Афганистане оставалось поддержание дороги на перевале в эксплуатационном состоянии. Эта задача решалась военными совместно с гражданскими дорожниками. Дорожно-комендантские подразделения лишь заготавливали запасы песка на весь период зимнего содержания перевала. Более серьезные работы по обслуживанию высокогорного перевала и тоннеля выполняла группа советских специалистов, размещавшаяся на Южном Саланге в городке Хинжан. Несколько лет группу дорожников возглавлял В.А. Ерухимов. В завершении командировки он был приглашен в Кабул, где из рук одного из министров получил государственную награду [14, с. 322].

Важнейшей задачей, решавшейся советскими войсками в районе перевала Саланг, была охрана и оборона тоннеля, а также проходящего по нему автомобильного транспорта. Почти ежедневно на участке, расположенном к югу от перевала, происходили нападения на советские и афганские колонны. Росли потери водителей и автотранспорта. Обстрелам подвергались и немногочисленные гарнизоны советских войск [15, с. 236]. Как правило, это случалось одновременно с нападением на автомобильные колонны, чтобы лишить их прикрытия. Создалась реальная угроза срыва военных и народнохозяйственных перевозок [14, с. 122] (рис. 4).



Рис. 4. По дороге, ведущей к тоннелю, движется колонна советских машин. Слева, на берегу реки – 7 сгоревших бензовозов, уничтоженных моджахедами и сброшенных с дороги. По обочине дороги тянутся две ветки трубопровода

Отряды вооруженной оппозиции, действовавшие на Южном Саланге, принадлежали к организации «Исламское общество Афганистана – Панджшер», возглавляемой Ахмадом Шахом Масудом. Она включала в себя 170 вооруженных отрядов общей численностью 7 тыс. человек. На господствующих высотах, прилегающих к дороге, они создали огневые позиции безоткатных орудий, минометов и другого вооружения [16, с. 186].

Для защиты автомобильной дороги было принято решение разместить вдоль нее стационарные сторожевые заставы, которым была отведена ключевая роль в обеспечении безопасности поставок из СССР. Район, занимаемый заставой, оборудовался в инженерном отношении. Подразделение, выделенное для службы, находилось в постоянной готовности к отражению нападения на колонну в зоне своей ответственности. Обычно на сторожевой заставе нес службу мотострелковый взвод, усиленный артиллерией и танками. Таким образом, около 80 % личного состава 108-й мотострелковой дивизии оказались распределены между сторожевыми заставами, расположенными вдоль 200-километрового участка дороги от Кабула до Доши, включавшего в себя перевал Саланг. Участие в охране и обороне стратегического пе-

ревала Саланг принимала и афганская армия. Так, для борьбы с вооруженной оппозицией в район Южного Саланга, в Джебаль-Уссарадж, была переброшена 9-я пехотная дивизия Вооруженных сил Афганистана [16, с. 187].

Во второй половине 1980-х годов ввиду наметившегося вывода советских войск была предпринята попытка решить вопрос защиты коммуникаций дипломатическим путем. Руководство Оперативной группы Министерства обороны СССР в Афганистане и командование 40-й армии всячески поддерживало проведение переговоров с руководителями оппозиции. Особые усилия были направлены на вывод из вооруженной борьбы отрядов Ахмада Шаха Масуда, который мог обеспечить безопасность вывода войск через перевал Саланг. Так, в августе 1988 года был подготовлен проект соглашения и перемирия на Саланге. Ахмад Шах Масуд приветствовал мирные инициативы советского командования. После проведения переговоров его отряды не препятствовали прохождению советских и афганских колонн в обмен на прекращение ударов по Панджшеру. Потери на Саланге снизились, обстановка стабилизировалась [17, с. 373].

При выводе советских войск были учтены горькие уроки первых лет конфликта, связанные с отравлениями газом военнослужащих в тоннеле. В 1989 году тоннель на Саланге был оснащен гораздо лучше, чем при вводе войск. Наряду с централизованной системой регулирования движения в нем была оборудована система вентиляции, система пожаротушения, расположено восемь камер видеонаблюдения. В целях исключения поражения личного состава окисью углерода при прохождении тоннеля на перевальном участке был создан запас гопкалитовых патронов (2500 штук). На Саланге развернули пункт технической помощи для ремонта машин. Вывод войск проходил в сложных метеорологических условиях. С гор постоянно сходили снежные лавины, образуя многокилометровые снежные и каменные завалы на дорогах. Только 3 и 4 января в районе Саланга сошло 34 лавины. Расчисткой дороги занимались все находящиеся на участках подразделения, включая личный состав сторожевых застав. С большим трудом удавалось поддерживать дорогу в проезжем состоянии [12 с. 287, 294].

Выведя из Афганистана войска, СССР не только продолжил, но и усилил поставки вооружения и материальных средств. Автомобильная дорога между Термезом и Кабулом и раньше имела стратегическое значение, но теперь стала для кабульского режима воистину «дорогой жизни». Понимая это, вооруженная оппозиция предпринимала большие усилия, чтобы перерезать коммуникацию. Удержание дороги и организация автомобильной связи Кабула с севером страны и СССР стали сложнейшей задачей, требовавшей постоянного ведения напряженных боевых действий [11, с. 54].

Не случайно после ухода советских войск заставы и посты были переданы афганцам, охрана и оборона Саланга была поручена 32-й бригаде Гвардии особого назначения Министерства государственной безопасности. Гвардия состояла из наиболее боеспособных подразделений афганских вооруженных сил и подчинялась лично президенту. Она охраняла только столицу и критически важные объекты, к каким, безусловно, относился и перевал на Гиндукуше [18, с. 6].

В течение 1990–1991 годов наметилось сокращение поставок из СССР, а вслед за ним – деградация кабульского режима. В этих условиях вооруженная оппозиция все сильнее сжимала кольцо вокруг Кабула и все активнее штурмовала Саланг. В дополнение к непрекращающимся обстрелам Ахмадом Шахом Масудом были подготовлены диверсионные группы, в задачу которых входило проведение засад и диверсий на Северном и Южном Саланге. В результате, в апреле 1992 года перевал был захвачен. Вслед за этим отряды оппозиции без боя вступили в столицу [16, с. 291].

Уход советских войск и падение кабульского режима не принесли мира на афганскую землю. Группировки вооруженной оппозиции, еще недавно преследовавшие общие цели, начали бороться за власть [19, с. 154, 155]. В стране возникло влиятельное и мощное движение «Талибан». Несогласные с его ценностями и методами объединились в так называемый Северный Альянс. В 1997 году, отступая на север и не желая допустить талибов в подконтрольные районы, Северный альянс уничтожил тоннель. В технологические помещения, смонтированные во время строительства в обоих порталах для размещения систем освещения и вентиляции, было заложено по 50 т взрывчатки. В результате подрыва входы в южный и северный порталы оказались почти полностью заблокированы. Внутри тоннеля на участках 400 метров с юга и 800 метров с севера обрушились железобетонные вентиляционные короба, образовались завалы породы [20].

Транспортное сообщение между севером и югом страны стало возможно только в обход, по так называемому большому кольцу – около 400 лишних километров. Но многочисленные беженцы тысячами прибывали на перевал и с риском для жизни пробирались через разрушенный тоннель. При попытках разобрать завалы поднималась пыль, тоннель наполняли выхлопные газы работающих двигателей. У Афганистана с его бедственным экономическим положением не оказалось ни необходимой техники, ни необходимых специалистов для восстановления тоннеля. Так же как когда-то, руководство Афганистана пригласило СССР принять участие в строительстве тоннеля на перевале Саланг, в 2001 году российские специалисты снова были приглашены к участию в восстановлении тоннеля [13, с. 4].

17 декабря 2001 года на базе 294-го отряда Центра по проведению спасательных операций особого риска «Лидер» МЧС России было сформировано подразделение из 30 специалистов-саперов. Первое, что они сделали, прибыв на Саланг, наладили комендантскую службу, чтобы избежать несчастных случаев во время перехода через перевал беженцев. Наиболее трудной оказалась расчистка южного портала, который пострадал сильнее северного. Вход в тоннель преграждали нагромождения железобетона, скрученной и спрессованной жесткой арматуры, которые можно было разрушить лишь взрывным способом. Российские специалисты решили использовать для проведения взрывных работ многочисленные боеприпасы, в изобилии находящиеся в окрестностях – мины и неразорвавшиеся снаряды.

Работы были завершены 15 января 2002 года. Российские специалисты осуществили пробный пропуск машин, смонтировали освещение, вентиляцию, связь, установили две электростанции. 19 января состоялось торжественное открытие восстановленного тоннеля с участием представителей Кабинета министров Афганистана. Одной из первых по тоннелю прошла колонна российской гуманитарной помощи [20].

Автомобильная дорога и тоннель на высокогорном перевале Саланг, построенные когда-то Советским Союзом и восстановленные Российской Федерацией, за десятилетия, прошедшие без должного технического обслуживания и капитального ремонта, существенно обветшали. Однако они по сей день служат афганскому народу (рис. 5).

Выводы:

1. Автомобильная дорога и тоннель на перевале Саланг являются сложными инженерными сооружениями, выполненными советскими строителями в тяжелых физико-географических условиях, при том, что специалисты из других государств оказались не готовы к решению этой задачи с технической точки зрения.
2. С вводом советских войск в Афганистан нагрузка на перевальный участок многократно возросла. Череда трагических случаев заставила внедрить в тоннеле и на подходах к нему особую систему регулирования движения, дооборудовать тоннель и создать специализированные дорожно-комендантские подразделения.



Рис. 5. Серпантин Саланга в наши дни

3. Стратегическое значение перевала и тоннеля обусловили ведение активных боевых действий по его охране и обороне, вынудили советское военное командование создать вдоль трассы значительное количество сторожевых застав, вести переговоры с вооруженной оппозицией;

4. После ухода советских войск тоннель был разрушен, и для его восстановления снова были приглашены специалисты из России.

Список литературы

1. Слинкин М.Ф. Афганские встречи и беседы. – М.: МБА, 2019. – 228 с.
2. Война в Афганистане. – М.: Воениздат, 1991. – 367 с.
3. Соловьев В.А. Был в нашей жизни «Саланг» // Метростроевец. – 11 янв. 2002 г. – № 1 (13027). – С. 3–4.
4. Суходольский В. Перевал Саланг // За рулем. – 1986. – № 2. – С. 10.
5. Волков В.В. Был в нашей жизни Саланг // Метростроевец. – 12 фев. 2010 г. – № 5 (13415). – С. 3–4.
6. Дорога дружбы // «За рулем». – 1964. – № 11. – С. 25.
7. Распределение гроз на территории Афганистана. – М.: ГАМС ВВС, 1967. – 9 с.
8. Авиационно-климатическая характеристика Среднего Востока. – М.: Воениздат, 1977. – 110 с.
9. Ловеров И.А. Особенности дорожного обеспечения советских войск на территории Афганистана. 1980–1982 гг. // Военно-исторический журнал. – 2008. – № 7. – С. 56–60.
10. Громов Б.В. Ограниченный контингент. – М.: Прогресс-Культура, 1994. – 352 с.
11. Гареев М.А. Афганская страда (с советскими войсками и без них). – М.: ИНСАН. – 1999. – 416 с.
12. Богданов В.А. Афганская война. Воспоминания. – М.: Советский писатель, 2005. – 320 с.

13. Ворсин В., Фроленков Э. В Афганистане учила жизнь // Тыл Вооруженных сил. – 1991. – № 4. – С. 10–20.
14. Гай Д., Снегирев В. Вторжение. Неизвестные страницы необъявленной войны. – М.: ИКПА, 1991. – 380 с.
15. Меримский В.А. Загадки афганской войны. – М.: Вече, 2006. – 384 с.
16. Христофоров В.С. Афганистан. Правящая партия и армия (1978–1989). – М.: Граница, 2009. – 320 с.
17. Варенников В.И. Неповторимое. – М.: Советский писатель, 2001. – 446 с.
18. Изгаршев В., Окулов В. Застава меняет караул // Правда. – 18 янв. 1989 г. – С. 6.
19. Ляховский А.А., Забродин В.М. Тайны афганской войны. – М.: Планета, 1991. – 270 с.
20. Капгер Т. Мы разбираем завалы, а не ошибки истории [Электронный ресурс] // Независимая газета. 4 фев. 2002 г. – URL: <https://www.ng.ru/> (дата обращения: 04.02.2021).

References

1. Slinkin M.F. Afganskie vstrechi i besedy [Afghan meetings and conversations]. Moscow, MBA, 2019, 228 p.
2. Voina v Afganistane [War in Afghanistan]. Moscow, Voenizdat, 1991, 367 p.
3. Solov'ev V.A. Byl v nashei zhizni «Salang» [Was in our life "Salang"]. *Metrostroeets*, 2002, 11 ianvaria, no.1 (13027), pp. 3, 4.
4. Sukhodol'skii V. Pereval Salang [Salang pass]. *Za Rulem*, 1986, no.2, p. 10.
5. Volkov V.V. Byl v nashei zhizni Salang [Was in our life "Salang"]. *Metrostroeets*, 2010, 12 fevralia, no. 5 (13415), pp. 3, 4.
6. Doroga druzhby [Friendship road]. *Za Rulem*, 1964, no. 11, p. 25.
7. Raspredelenie groz na territorii Afganistana [Distribution of thunderstorms in Afghanistan]. Moscow, Gidroaviameteorologicheskaya sluzhba voenno-vozdushnykh sil, 1967, 9 p.
8. Aviatcionno-klimaticheskaya kharakteristika Srednego Vostoka [Aviation and climatic characteristics of the Middle East]. Moscow, Voenizdat, 1977, 110 p.
9. Loverov I.A. Osobennosti dorozhnogo obespecheniia sovetskikh voisk na territorii Afganistana. 1980–1982 gg. [Features of road support for Soviet troops on the territory of Afghanistan. 1980–1982]. *Voenno-Istoricheskii Zhurnal*, 2008, no. 7, pp. 56–60.
10. Gromov B.V. Ogranichennyi contingent [Limited contingent]. Moscow, Progress – Kul'tura, 1994, 352 p.
11. Gareev M.A. Afganskaia strada (s sovetskimi voiskami i bez nikh) [Afghan labor (with and without Soviet troops)]. Moscow, INSAN, RFK, 1999, 416 p.
12. Bogdanov V.A. Afganskaia voina. Vospominaniia [Afghan war. Memories]. Moscow, Sovetskii pisatel', 2005, 320 p.
13. Vorsin V., Frolenkov E. V Afganistane uchila zhizn' [Life taught in Afghanistan]. *Tyl Vooruzhennykh Sil*, 1991, no. 4, pp. 10–20.
14. Gai D., Snegirev V. Vtorzhenie. Neizvestny'e stranitsy neob "iavlennoi voiny [Invasion. Unknown pages of an undeclared war]. Moscow, SP «IKPA», 1991, 380 p.
15. Merimskii V.A. Zagadki afganskoi voiny [Mysteries of the Afghan War]. Moscow, Veche, 2006, 384 p.
16. Khristoforov V.S. Afganistan. Praviashchaia partiia i armia (1978–1989) [Afghanistan. The ruling party and the army (1978–1989)]. Moscow, Granitsa, 2009, 320 p.
17. Varennikov V.I. Nepovtorimoe [Unrepeatable]. Moscow, Sovetskii pisatel', 2001, 446 p.
18. Izgarshev V., Okulov V. Zastava meniaet karaul [Outpost changes guard]. *Pravda*, 1989, 18 ianvaria, 6 p.
19. Liakhovskii A.A., Zabrodin V.M. Tainy afganskoi voiny [Secrets of the Afghan War]. Moscow, Planeta, 1991, 270 p.
20. Kapger T. "My razbiraem zavaly, a ne oshibki istorii" ["We are dismantling the rubble, not the mistakes of history"]. *Nezavisimaia gazeta*, available at: <https://www.ng.ru/> (accessed 4 February 2021).