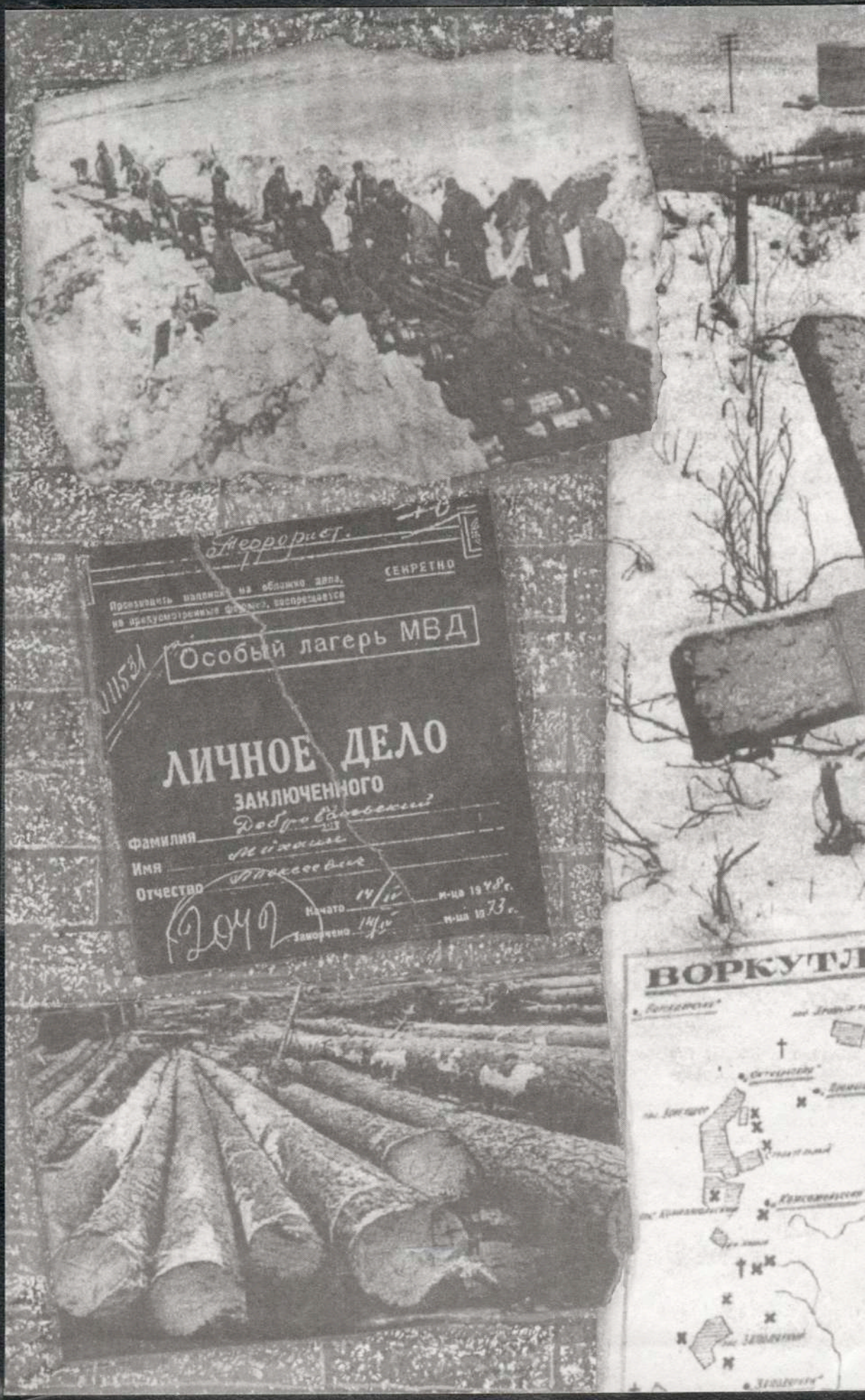
ПОКАЯНИЕ

хранить

МАРТИРОЛОГ

вечно


Особый лагерь МВД
ЛИЧНОЕ ДЕЛО
ЗАКЛЮЧЕННОГО
Фамилия
Имя
Отчество
Начато
Закончено
ВОРКУТЛ

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач. _____

г. Печора, типография Зак. № 1050

90305 Березкин П. Т.

КАЖДЫЙ ЧЕЛОВЕК ИМЕЕТ ПРАВО НА ЛИЧНУЮ НЕПРИКОСНОВЕННОСТЬ, ЖИЗНЬ И СВОБОДУ...

ИЗ ВСЕОБЩЕЙ ДЕКЛАРАЦИИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

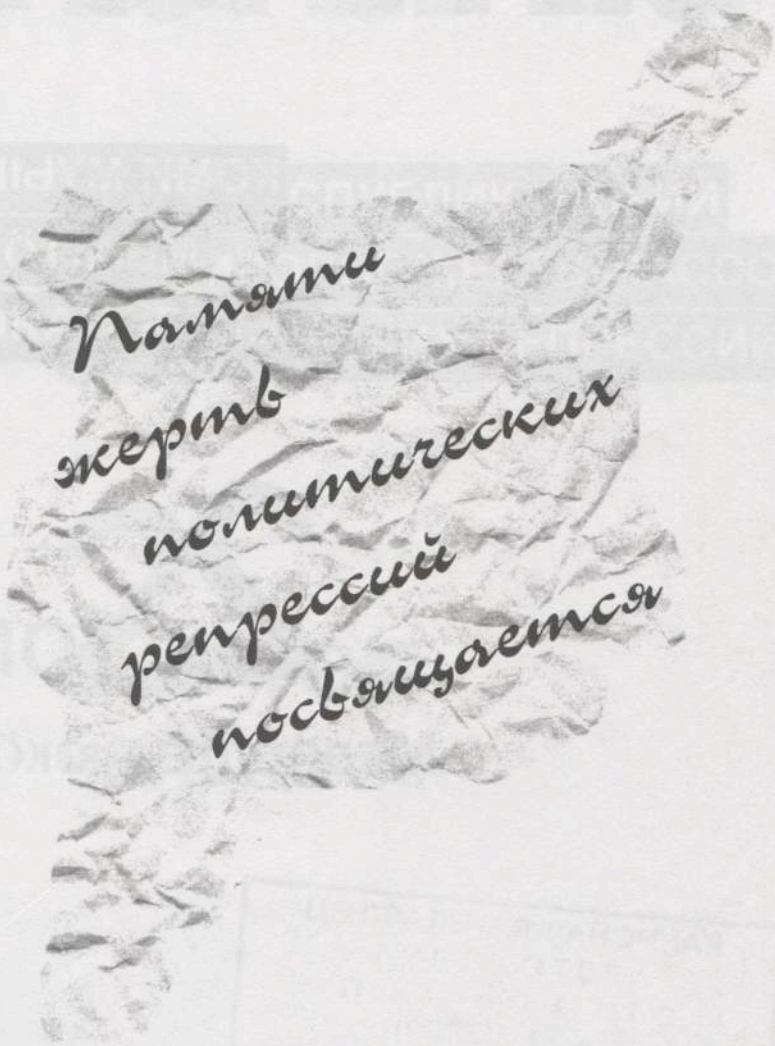
ПОКАЯНИЕ

МАРТИРОЛОГ

Том

II

В двух частях



КАЙТЧӦМ

КОМИ МУЫН
МЫЖТӦГ
МЫЖДӦМАЯС

2 том

Медводдза юкӧн

СЫКТЫВКАР

К63.36
П48 4/3

ПОКАЯНИЕ

КОМИ РЕСПУБЛИКАНСКИЙ МАРТИРОЛОГ ЖЕРТВ МАССОВЫХ ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕПРЕССИЙ

83206-2

2 ТОМ

Часть первая

ЦЕНТРАЛЬНАЯ РАЙОННАЯ
БИБЛИОТЕКА
Печорской ЦБС
169760, г. Печора
ул. Гагарина, 51

1999

Печорская
ЦБС

ВЕРХНЕ-ИЖЕМСКИЙ

ЗАПОЛЯРНЫЙ (СТРОЙКА 301)

УХТО-ИЖЕМСКИЙ

ПЕЧОРЛАГ

1918

КОТЛАССКИЙ

УСТЬ-ВЫМСКИЙ

ОСОБЫЙ №1 (МИНЕРАЛЬНЫЙ)

ОСОБЫЙ №6 (РЕЧНОЙ)

ЩУГОРСКИЙ СТРОЙКА 501

ВОДОРАЗДЕЛЬНЫЙ ОБСКИЙ

ЛОКЧИМСКИЙ

К63.36
П48 4/3

ВОРКУТИНСКИЙ

СЕВЛАГ ОГПУ ИНТИНСКИЙ

СЕВЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ (АБЕЗЬ)

1965

УХТО-ПЕЧОРСКИЙ

СЕВЖЕЛДОРЛАГ

КОМБИНАТ «ИНТАСТРОЙ»

КОМБИНАТ «ИНТАУГОЛЬ»

СЕВЕРОДВИНСКИЙ

СТРОЙКА 503

86978-1

63.3 (2 Рос – 6 Ко)
П 48

Коми республиканский общественный Фонд жертв политических репрессий "Покаяние"

П 48 **Покаяние: Мартиролог. Т. 2.**/ Сост. Г.В.Невский.– Сыктывкар, 1999.–1008 с., ил.

ISBN 5-7555-0731-7
ISBN 5-88145-002-7 (т. 2)

Второй том мартиролога «Покаяние» продолжает знакомить читателей с историей массовых политических репрессий на территории Коми края в 20 – 50-х годах нынешнего века.

Освоение топливной базы на европейском Севере во многом определило рост промышленного потенциала страны во время войны, в восстановительный период. Способ освоения был характерен для того времени – концлагеря, поставляющие рабочую силу, эксплуатирующие интеллект технической и творческой интеллигенции в запроволочном мире.

В обширных лагерных пространствах «заботились» и о культуре, театральном искусстве. Русская история знала подобное, только в более мягком варианте: лагерный театр органично восходил к крепостному.

В мартирологе сделана попытка восстановить неизвестные страницы трагического прошлого Республики Коми. Во второй части книги исследуется механизм тотальной слежки и всеобщего подозрения, рассказывается об участниках и жертвах большой трагедии – ГУЛАГа. Это научно-публицистическое издание, основанное на богатом краеведческом материале, предназначено ученым, политическим общественным деятелям, студентам и школьникам, всем, кому дорога история Отечества.

63.3 (Рос – 6 Ко)

$\text{П}\frac{0504040000 - 2}{\text{М } 128\ (03) - 99}$ 99 без объявл.

Составитель и редактор Г.В.Невский

Научный редактор
1-й части мартиролога – доктор исторических наук
И.Л. Жеребцов
Научный редактор и составитель
2-й части мартиролога – М.Б.Рогачев
Верстка – А.Э. Волков, О.Н. Патракеева
Корректор Г.К. Кузнецова

КР № 000006

ISBN 5-7555-0731-7
ISBN 5-88145-002-7 (т. 2)

© Коми респ. общ. Фонд "Покаяние", 1999
© Оформление А.В. Мошева, 1999

Первый воркутинский уголь

АРХИВЫ ЗАГОВОРИЛИ

(ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ)

ИЗ ПРОТОКОЛА № 92
заседания Политбюро ЦК ВКП(б)
от 8 марта 1932г.
П.22. О ПЕЧОРЕ
(тт. Орджоникидзе, Сталин)

Для разработки вопроса на основе обмена мнений в Политбюро, создать комиссию в составе тт. Янсона (председатель). Ягоды, Израиловича, Иванова, Андрианова и Смирнова. Комиссии иметь в виду необходимость создания собственной), угольной базы на Советском Севере...

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 875, л. 8.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 93
заседания Политбюро ЦК ВКП(б)
от 23 марта 1932 г.
П.22. О ПЕЧОРЕ

а) Утвердить с поправками, представленный т.Янсоном проект постановления о развитии каменноугольной промышленности в районе бассейна р.Печоры /см.приложение/

в) Предложить НКТяжпрому обсудить вопрос о постройке судостроительного завода в районе Архангельска для удовлетворения нужд Северного края в речном и морском судостроении.

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 877, л. 8.

ПРИЛОЖЕНИЕ К П.29
протокола заседания Политбюро ЦК ВКП(б) N 93
«О РАЗВИТИИ КАМЕННОУГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РАЙОНЕ БАССЕЙНА р.ПЕЧОРЫ»
от 23 марта 1932г.

1. Признать, что произведенные геологоразведочные работы по углю в Печорском бассейне определяют значительное наличие запасов каменноугольных месторождений промышленного значения в районах:

р.Воркуты - угля высокого качества, у Заостренной (р.Уса) - бурого угля и у Щугора (р.Печора) - каменного угля.

10. Обязать Наркомтруд, Наркомтяжпром и ОПТУ обеспечить рабочей силой Печорское строительство, как за счет спецсилы, так и за счет посылки рабочей силы и технических кадров.

13. Создать при СТО Печорский комитет для увязки и комплексного рассмотрения вопросов, связанных с развитием промышленности и транспорта в Печорском районе.

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 877, лл.35-38.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 3

Заседания Бюро Северного краевого комитета ВКП(б)

от 9 июня 1932г.

СЛУШАЛИ СООБЩЕНИЕ т.МОРОЗА

1. Отметить большую работу со стороны руководства лагерями, в частности, т.Мороза, по разрешению хозяйственных задач, поставленных в Печорском районе.

2. По нефтяной проблеме:

а) одобрить решение ОГПУ в отношении выдвинутого ими плана бурения на нефть в пределах дополнительно закладываемых 10 скважин.

4. По углю. Принять к сведению сообщение т.Мороза о том, что ОГПУ и Управление лагерями наметили встречный план добычи в 1933г. угля вместо 300000 тонн - 500000 тонн.

8. Принимая во внимание особо тяжелые условия работы в новых районах, подлежащих разведке и организации поисковых партий, согласно прилагаемого перечня, просить ОПТУ эти работы включить в план своей работы на 1933г.

12. Поручить т.Морозу приступить к разработке программы освоения (заселение, дороги, развитие сельского хозяйства и т.д.) Печорского края в местах промышленных разработок.

ГАРФ, ф. 9414, оп. 1, д. 266, лл.17-18.

ИЗ ПРОТОКОЛА № 120

Заседания Политбюро ЦК ВКП(б)

от 23 октября 1932 г.

П. 33/6 О ПЕЧОРЕ

а) Создать специальный трест «Ухтпечтрест» с правами, аналогичными

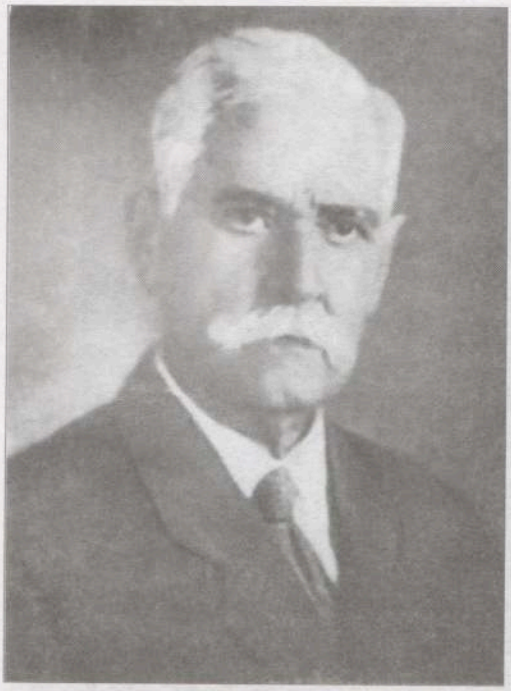
«Дальстрою» (на Колыме), сконцентрировав в нем все работы как по разведке, так и по организации промышленной добычи ископаемых. Во главе треста поставить т.Мороза Я.М. (нач.Ухпечлага).

Один из авторов статьи В.К. Ясный (до ареста).
Вскоре – 5 лет в ИТЛ, Воркута

Одна из авторов статьи Е.В. Маркова.
Воркута, 1955 г. Ссылка после 10 лет каторги

Начальница аналитической лаборатории ЦНИБ Воркутауголь А.Л. Миловидова
с одним из будущих авторов статьи А.Н. Родным. Воркута, 1953 г.

Все для фронта – все для победы: ударными темпами
обустраивается один из шахтных стволов в Воркуте



Профессор Г.Л. Стадников до ареста

Профессор В.В Богачев после заключения

В.К. Фредерикс до ареста

А.Д. Пергамент в конце 60-х годов в Москве

Уголь – это жизнь в блокадном городе

Химик Н.И Родный на Воркуте.
Конец 40 – начало 50-х годов

Бывшие узники ГУЛАГа со своими женами-«декабристками». Начало 5о-х годов, Воркута.
Второй слева геолог Войновский-Кригер, на переднем плане справа – Физик Н.И. Коровин

Воркута. Место закладки памятника жертвам культа личности
1930 – 1950-х годов

б) Возложить на ОГПУ общее руководство всеми указанными работами.

в) Из состава Печорского управления речного транспорта выделить в распоряжение Ухпечтреста потребное для треста количество пароходов и барж.

г) Обязать Наркомфин впредь все кредиты, связанные с работами на Ухте и Печоре, выделять в распоряжение ОГПУ для «Ухтпечстрой».

д) Для рассмотрения заявок ОГПУ по оборудованию и техническому снабжению создать комиссию в составе тт. Межлаука (созыв), Берлина, Ганшина, Израиловича, Серебровского и Зофа,

Срок работы комиссии - 10 дней.

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 904, л. 10.

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
Политбюро ЦК ВКП(б)
от 13 ноября 1932г.
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ УХТО-ПЕЧОРСКОГО ТРЕСТА»

1. Создать Ухто-Печорский трест, действующий на основании особого о нем Положения, утверждаемого СНК СССР, поручив тресту:

а) разведку и эксплуатацию имеющих промышленное значение ископаемых Печорского бассейна и все связанные с этим подсобные работы;

б) строительство железнодорожных и грунтовых дорог;

в) строительство жилищ и культурно-бытовых учреждений;

г) улучшение водных путей сообщения в районах треста, с возведением необходимых причальных и складочных сооружений;

д) строительство ремонтных заводов для обеспечения имеющихся и строящихся рудников, нефтепромыслов и речного судостроения;

е) организацию речного судостроения;

ж) колонизацию районов работ треста;

з) развитию сельского хозяйства, промысловой охоты и рыболовства в колонизуемых районах.

2. Руководство трестом возложить на ОПТУ.

3. Определить программу работ Ухто-Печорского треста на 1933 г. в следующих размерах:

По нефти:

а) Выделить не менее 20-ти станков для детальной нефтеразведки в Сойвинском и Устьвымск-Береговском, Воя-Соплесском и Кожевинском районах.

б) Заложить на участке Чибью небольшой нефтепромысел с добычей в 1933 г. 10-15 тысяч тонн нефти;

в) Построить простейшую нефтеперегонную установку для получения керосина;

г) Вывезти в потребляющие районы Северного края 11 тыс. тонн нефтепродуктов.

По углю:

а) Во изменение постановления СТО от 27.11.32 г. из предусмотренных программой 1932 г. пяти угольных шахт, построить две шахты на Воркуте и две в Щугоре;

б) Строительство шахты на Заостренной исключить;

в) Добыть в течение 1933 г. 100 тыс.тонн угля, вывезти 60 тыс. тонн;

г) Вести усиленную разведку в Воркутинском и Щигорском районах, а также продолжать перспективную разведку прочих районов, сконцентрировав не менее пяти станков на Воркуте и не менее трех на Щугоре.

По радию:

1. Определить размер добычи радия на 1933 г. по Ухто-Печорскому тресту – 8 грамм.

2. Поручить НКТПрому и ОГПУ в двухдекадный срок определить место и методы переработки концентратов в готовый продукт.

3. Обязать НК ВНЕШТОРГ предусмотреть в плане 33 г. 14 тыс.руб. валюты для покупки Ухто-Печтрестом алмазов-карбонатов и необходимой химаппаратуры.

По асфальтитам:

Приступить к промышленной добыче ижемских асфальтитов, для чего:

а) заложить одну разведочно-эксплуатационную шахту;

б) добыть в 1933 г. 100 тонн асфальтита;

в) разработать проект завода мощностью не менее 3 тыс.тонн готового продукта.

По дальнейшим разведкам полезных ископаемых:

а) Представить в конце 1932 г. доклад о результатах работ 1932 г. по всем видам разведки, указанным в постановлении СТО от 27.11.32 г.;

б) Произвести поисковую разведку на полиметаллы в районе хребта Пай-Хоя и Цильмы и на железные руды в районе Чешской губы, а также в верховьях Печоры и Вычегды;

в) Произвести детальную разведку по обнаружению газовых месторождений в районах южного и Северного Тимана.

По кадрам:

Предложить ОГПУ совместно с Наркомпросом и НКТП разработать план организации в 1933г. в районе Печоры двух техникумов для подготовки кадров среднего и младшего технического персонала.

Комплектование этих учебных заведений производить путем привлечения оканчивающих местные школы и за счет колонизуемых.

Мобилизовать из основных нефтяных и угольных районов Союза 25 человек -работников с партийным и хозяйственным стажем для руководства работы по Ухто-Печорскому тресту.

Предложить НКТП оказать содействие в выборе горных мастеров в количестве 25-ти человек.

По колонизации:

Для обеспечения развертывающегося строительства постоянной рабочей силой предложить:

ОГПУ - перевести на колонизацию Ухтинско-Печорский лагерь, обеспечив колонизуемых соответствующими жилищными и культурно-бытовыми условиями;

бесплатной доставкой семей колонизуемых и их имущества на место назначения.

Севкрайисполкому - перебросить с открытием навигации на Печору до трех тысяч семей спецпереселенцев, сняв их у организаций, недостаточно удовлетворительно устроивших их.

Комзагот СТО - обеспечить завоз в район колонизации потребного количества семенного материала, а Нкзему - выделить в распоряжение Ухто-Печорского треста соответствующее количество сельскохозяйственных орудий.

Наркомлесу - выделить в распоряжение Ухто-Печорского треста необходимое количество лесосечных участков и годного для крепежа леса, форсировать постройку лесозавода N2 на Кожве с расчетом пуска в эксплуатацию с 1.VII. 33 г.

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 906, лл.40-44.

ИЗ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 9 мая 1940 г.
«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СЕВЕРО-ПЕЧОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ И О РАЗВИТИИ ВОРКУТО-ПЕЧОРСКИХ УГЛЕЙ»

В целях быстрейшего развития производительных сил в Северо-Восточной части СССР, постановляем:

А. По строительству Северо-Печорской железной дороги.

1. Построить в кратчайший срок Северо-Печорскую железную магистраль от Котласа до Воркуты общей протяженностью 1191 км.

2. Установить следующее направление магистрали: Котлас-Ухта (Чибью)-Усть-Кожва (Печора)-Абезь-Воркута. Сооружение магистрали возложить на НКВД СССР.

49. Разрешить НКВД СССР прекратить комплектование рабочей силы из заключенных для строительства других наркоматов и снять с работы заключенных в других ведомствах 20 тысяч лагерников.

51. Разрешить НКВД СССР направлять в исправительно-трудовые лагеря и строительства НКВД из тюрем и колоний заключенных независимо от срока их осуждения.

Б. О развитии добычи Воркуто-Печорских углей.

53. Для достижения в 1942 г. общей производственной мощности шахт в 3,2 млн. тонн и добычи угля в 2 млн. тонн, а также обеспечения в дальнейшем прироста мощности шахт и угледобычи обязать НКВД СССР:

а) обеспечить прирост разведанных промышленных запасов угля в 1940-42 гг. с 201 млн. тонн до 320 млн. тонн;

б) реконструировать разведочно-эксплуатационную шахту N1-2, доведя добычу из нее в 1942 г. с 250 тыс. тонн до 500 тыс. тонн;

в) закончить строительство шахты N1 «Капитальная» и заложить 10 новых шахт.

Председатель СНК СССР В.М.Молотов
Секретарь ЦК ВКП(б) И.В.Сталин

РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 3, д. 1023, лл. 62-72.

ИЗ ПРИКАЗА № 090
наркома внутренних дел СССР Н.И.Ежова
от 10 мая 1938 г.
«О РЕОРГАНИЗАЦИИ УХТО-ПЕЧОРСКИХ ЛАГЕРЕЙ НКВД»

Приказываю:

1. Реорганизовать Ухто-Печорские лагеря НКВД в четыре самостоятельных лагеря с непосредственным подчинением ГУЛАГу НКВД:

а) Воркуто-Печорский ИТЛ с центром в г. Воркуте, возложив на него работы по шахтному строительству, добыче угля и барже-строению на р. Печоре.

Врио нач. лагеря назначить ст. лейтенанта гос. безопасности Попова Б.И.

б) Ухто-Ижемский ИТЛ с центром в п.Чибью, возложив на него работы по разведке и добыче нефти, газа, асфальтитов и переработку воды.

Врио нач. лагеря назначить капитана госбезопасности Шемена С.И.

г) Усть-Вымский ИТЛ с центром в с. Усть-Вымь, возложив на него лесозаготовки в Усть-Вымском лесном массиве.

Нач. лагеря назначить ст. лейтенанта госбезопасности Черепанова.

2. Начальникам вышеуказанных лагерей представить в ГУЛАГ НКВД к 25 мая дислокацию лагерей, штаты и перечень практических мероприятий, обеспечивающих выполнение намеченных на 1938 г. планов работ.

3. Начальнику ГУЛАГа дивизионному интенданту Плинер командировать на место бригаду для проведения реорганизации и распределения имеющихся кадров вольнонаемных работников, а также для разграничения хозяйственных функций и перераспределения оборотных средств, имеющихся в Управлении Ухто-Печорских лагерей.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 22, **ЛЛ.** 67-67об.

ИЗ ПРИКАЗА № 0193
наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия
от 14 мая 1940 г.
«О РАЗВИТИИ ДОБЫЧИ ВОРКУТО-ПЕЧОРСКИХ УГЛЕЙ»

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 мая 1940г. о развитии добычи Воркуто-Печорских углей в 1942г. до 2 млн. тонн с последующим увеличением угледобычи в 1945г. до 6200 тыс. тонн

приказываю:

1. Нач.Воркутстроя НКВД капитану госбезопасности т. Тарханову:

а) обеспечить по всем месторождениям общий прирост разведанных промышленных запасов угля до 1940-41 гг. с 201 млн. тонн до 320 млн. тонн;

б) закончить разведки в 1940 г. полей для закладки шахт N 5 и N 6 на северо-восточном крыле Воркутского месторождения;

в) дальнейшие разведки в 1940-41 гг. вести на севере восточного и западного крыльев Воркутского месторождения с расчетом оконтурить замыкание мульды на севере и детально выявить поле для закладки в 1942 г. 3-х шахт;

г) закончить разведки в 1940-41 гг. на Интинском и Щугорском месторождениях для закладки в 1941 г. на этих месторождениях 5-ти шахт и обеспечить оконтуривание шахтных полей для закладки на Инте дополнительно в 1942 г. 2-х шахт и в 1943 г. - 3-х шахт. Все шахты запроектировать мощностью по 100 тыс.тонн угля в год.

II. По шахтному строительству:

а) Реконструировать существующую шахту N 1-2 с расчетом увеличения добычи угля в 1942 г. до 500 тыс.тонн.

б) Закончить строительство шахты N 1 «Капитальная» и сдать ее в эксплуатацию во II кв. 1942 г.

в) закончить 10 новых шахт

III. По жилищному строительству и строительству подсобных предприятий:

а) начать лагерное строительство в 1940 г. на участках вновь закладываемых шахт с расчетом расселения дополнительного контингента рабочих в 1940 г. – 4000 чел. и в 1941г. – 7000 чел.

б) закончить в 1942 г. первую очередь поселка Воркуты для вольнонаемных.

в) приступить в 1941 г. к строительству цементного завода производительностью 10 тыс. тонн, кирпичного завода 1-12 млн. шт. кирпича и ремонтно-механического завода со сдачей их в эксплуатацию в IV кв. 1942 г.

IV. По энерго-строительству:

а) Закончить в 1941 г. строительство главного корпуса ТЭЦ, топливоподачи и здания главного распределительного устройства.

б) Закончить монтаж первого турбогенератора на 4000 кВт в IV кв. 1941 г. и второго турбогенератора на 4000 кВт в IV кв. 1942 г.

в) Построить временные локомобильные станции на Воркуте, Щугоре и Инте для энергоснабжения вновь закладываемых шахт.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 63, лл. 74-75об.

ИЗ ПРИКАЗА № 0300
наркома внутренних дел СССР Л.П. Берия
от 20 июля 1940 г.
«О РАЗВИТИИ НЕФТЕДОБЫЧИ НА УХТЕ»

Во исполнение решения ЦК ВКП (б) и СНК СССР от 10 июля 1940 г. о развитии нефтедобычи на Ухте и создания на Европейском Севере Советского Союза новой нефтяной базы

приказываю:

Начальнику Ухтижемлага НКВД капитану госбезопасности Баламутову разработать и к 20 декабря с.г. представить в НКВД на утверждение перспективный план нефтедобычи на Ухте, исходя из следующих основных заданий:

а) Широко развернуть геолого-поисковые работы в Ухтинском, Ижемском и Печорском нефтяных районах Коми АССР и обеспечить проведение:

1) геолого-поисковых и геофизических работ на площади 20 тыс. кв. км;

2) разведочного бурения в тыс.м:

Районы	1940 г.	1941 г.	1942 г.	Всего
Ухтинский	20.0	24.0	32.0	76.0
В. Ижемский	12.9	66.8	62.7	142.4
Печорский	—	24.9	33.3	58.2
Вымский	7.9	56.6	44.0	108.5
Прочие	—	—	40.0	40.0
ИТОГО:	40.8	172.3	212.0	425.1

б) Создать новые нефтепромыслы в нефтяных районах: в Ижемском, Печорском, Вымском и на Лыа-Иоле, для чего провести эксплуатационное бурение (в тыс.м):

Промыслы	1940 г.	1941 г.	1942 г.	Всего
Чибью	316,7	42,5	44,0	118,2
Новые районы	–	62,5	265,0	318,5
ИТОГО:	316,7	105,0	300,0	436,7

в) форсировать строительство нефтешахты N.1, с доведением ее мощности до 500 тыс. тонн годовой добычи нефти в 1943г.

г) в течение 1940-41 гг. провести необходимые экспериментально-исследовательские работы для полного освоения шахтного способа добычи нефти, а также подготовительные и разведочные работы для разрешения вопросов о закладке на Ярегском месторождении трех новых шахт, мощностью до 500 тыс. тонн годовой добычи каждая.

д) обеспечить добычу нефти (в тыс. тонн):

е) построить на Ухте крекинг-завод для годовой переработки 1500 тыс.

Промыслы	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	Всего
Чибью	60,0	75,0	80,0	100,0	100,0
Новые районы	–	10,0	120,0	200,0	3500,0
Шахта № 1	15,0	165,0	450,0	500,0	500,0
ИТОГО:	75,0	250,0	650,0	800,0	950,0

тонн сырой нефти с вводом в эксплуатацию первой очереди завода на 500 тыс. тонн в 1942 г.

ж) совместно с Наркоматом электростанций составить проектное задание на строительство Ухтинской электростанции к 15 августа и представить в НКВД на утверждение технический проект станции не позднее октября 1940 г.

з) построить в 1941 г. газопровод Крутая-Ухта для проведения вторичных методов эксплуатации на промысле Чибью путем закачки газа в пласт и использование газа Крутой на энергетические цели...

Начальнику 2-го отдела ГУЛАГа лейтенанту госбезопасности Грановскому в двухдекадный срок отобрать из отбывших наказание в других лагерях не менее 50 человек заключенных специалистов высшей и средней квалификации, нефтяников, буровиков, горняков, геологов, механиков, экономистов, электриков – и направить в Ухтижемлаг.

Начальнику отдела кадров ГУЛАГа НКВД капитану госбезопасности Кузнецову и нач. отдела топливной промышленности капитану госбезопасности Шелкову реализовать решение СНК СССР и ЦК ВКП /б/ о направлении в Ухтижемлаг в течение III кв. 1940 г. специалистов:

инженеров-геологов –	30 чел.
инженеров-геофизиков –	5 чел.
инженеров нефтяной промышленности –	30 чел.
инженеров-технологов –	5 чел.
горных инженеров –	20 чел.
инженеров-электриков –	15 чел.
инженеров-строителей –	35 чел.
ИТОГО:	140 чел.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 12, д. 64, лл. 93-99.

ИЗ ПРИКАЗА № 001465/А
наркома внутренних дел СССР от 19 октября 1941 г.
«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ УХТИНСКОГО ЗАВОДА «НЕФТЕГАЗ»

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 16.УШ.1941 г. за N. 1976-891 сс

приказываю:

1. Ухтижемлагу НКВД построить и ввести с мая 1942 г. в эксплуатацию завод «Нефтегаз», обеспечив выпуск 1000 тонн спецпродукта в 1942 г.

Начальнику Ухтижемлага ст. майору госбезопасности Бурдакову:

а) немедленно приступить к составлению рабочих чертежей, минуя стадию технического проекта и обеспечить выдачу чертежей на стройку к 15 ноября 1941 г.

б) выделить средства на строительство завода «Нефтегаз» за счет перераспределения лимитов финансирования Ухтижемлага НКВД на 1941 г.

в) к 1 мая 1942 г. подготовить кадры для эксплуатации завода «Нефтегаз».

(подписал А.П.Завенягин).

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 93, лл. 102-102об.

ИЗ ПРИКАЗА № 00331
наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия
от 17 февраля 1942 г.
«О РАЗВИТИИ ДОБЫЧИ ВОРКУТО-ИНТИНСКИХ УГЛЕЙ И МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ИХ ВЫВОЗКИ»

В целях выполнения постановления СНК СССР от 12 февраля 1942 г. N. 175-92 сс приказываю:

1. Установить объем капитального строительства на 1942 г. по Воркуто-Интинскому угольному бассейну 130 млн. руб., по строительству Северо-Печорской железнодорожной магистрали 250 млн. руб и железнодорожной линии Коноша-Котлас с развитием Котласского узла 700 млн. руб.

2. Начальнику ГУЛЖДС корпусному инженеру Френкелю:

а) обеспечить за счет использования наличного и получаемого оборудования добы-

чу угля в 1942 г. в размере 850 тыс. тонн, в том числе в 1 кв. – 130 тыс. т, и перевезти по Северо-Печорской магистрали 700 тыс. т, в том числе в 1 кв. – 120 тыс. т.

Провести в Наркомугле отбор 200 специалистов-горняков и направить их на постоянную работу в Воркуту и Инту.

Начальнику ГУЛАГа ст.майору госбезопасности Наседкину:

а) обеспечить отправку на Воркуту и Инту не позднее 15 апреля с.г. 10 тыс. человек лагерников из других лагерей и тюрем. Отправлять здоровую рабочую силу, пригодную для работы в условиях Крайнего Севера.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 110, лл. 147-149об.

ИЗ ПРИКАЗА № 0335/С-640

Наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия
и министра путей сообщения СССР Л.М.Кагановича
от 19 августа 1943 г.

«О ВЫПОЛНЕНИИ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ РАБОТПО ДОСТРОЙКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОНОША – КОТЛАС – КОЖВА СЕВЕРО-ПЕЧОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

НКВД и НКПС отмечают, что строительные организации ГУЛЖДС НКВД СССР проделали в трудных и заболоченных тундровых районах Севера большую работу по строительству Северо-Печорской железнодорожной магистрали и обеспечили открытие движения поездов в сжатые сроки. Это позволило в условиях Отечественной войны организовать вывоз в промышленные районы угля, леса и других грузов.

Наряду с этим железнодорожная линия Коноша-Котлас-Кожва имеет ряд недоделок, которые должны быть выполнены для обеспечения бесперебойности движения.

Для подготовки Северо-Печорской железной дороги к работе зимой и весной 1943-44гг. приказываем:

1. Начальнику ГУЛЖДС НКВД СССР Френкелю обеспечить выполнение в 1943 и в 1944 гг. до 1 мая первоочередных работ на общую сумму 65 млн. руб.

2. Начальникам строительств Шемену и Умову сосредоточить основное внимание, людские и материальные средства на выполнение работ по укреплению земляного полотна, устройстве водоотводов, балластировке пути, в первую очередь на участках с глинистыми, подвергающимися разжижению грунтами, укреплению моста через р.Северная Двина и на работах по жилищному строительству для работников, связанных с движением.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 142, лл. 92-93.

ИЗ ПРИКАЗА № 0353

наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия
от 1 сентября 1943 г.

«О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ВЫРАБОТКИ ГАЗОВОЙ САЖИ НА УХТИНСКОМ КОМБИНАТЕ НКВД СССР»

В соответствии с постановлением СНК СССР от 2 августа 1943 г. N. 853-259 с приказываю:

1. Начальнику Ухтинского комбината Бурдакову обеспечить во 2-м полугодии 1943 г. выработку газовой сажи 2400 тонн для нужд резиновой промышленности, для чего:

а) построить и ввести в эксплуатаци. в IV кв. 1943 г. 5-й сажевый завод;

б) построить и ввести в эксплуатацию в III кв. газомоторную станцию на газовом месторождении Крутая мощностью 800 л.с.;

в) пробурить на Крутой во 2-ом полугодии 7000 метров эксплуатационным и 3000 метров разведочным бурением на газ;

г) довести добычу газа в IV кв. 1943 г. до 1,2 млн. куб. м в сутки.

2. Разрешить Ухтинскому комбинату расходовать ежемесячно из ресурсов производства нефтепродуктов комбината на производство сажи, радия и на собственные нужды комбината 60 тонн бензина, 15 тонн лигроина, а также мазут в количествах и по нормам, согласованным с Госпланом СССР.

5. Отпускать 500 рабочим и ИТР Ухтинского комбината, работающим по 11 часов в сутки, вторые горячие обеды и 100 грамм хлеба в день без вырезки талонов продовольственных карточек, а также разрешить 50 руководящим ИТР комбината отпуск обедов по специальным обеденным карточкам, установленным постановлением СНК СССР от 17 сентября 1942 г. N. 1548-742с.

6. Разрешить Ухтинскому комбинату увеличить на 15 процентов норму питания 12000 заключенным и спецконтингентам комбината, работающим на производстве сажи, радия и добычи нефти.

8. Начальнику Приволжлага НКВД СССР до 10 сентября отправить для Ухты целевым назначением 2000 трудоспособных заключенных из Приволжлага НКВД.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 142, лл. 116-117.

ПРИКАЗ № 0385

Наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия

от 5 октября 1943 г.

«О РУКОВОДСТВЕ ГОРНОТОПЛИВНЬМИ ЛАГЕРЯМИ НКВД СССР»

В целях объединения руководства горнотопливными лагерями приказываю:

1. Воркутлаг, Интинлаг, Ухтижемлаг и Топливный отдел ГУЛЖДС передать в состав Главного управления лагерей горно-металлургической промышленности НКВД СССР.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 142, лл. 163.

ЦИРКУЛЯР №522

Оперативного отдела ГУЛАГа НКВД СССР

от 5 ноября 1943г.

«О ПОРЯДКЕ АРЕСТА СПЕЦИАЛИСТОВ ЗАКЛЮЧЕННЫХ И ВОЛЬНОНАЕМНЫХ СОТРУДНИКОВ ИСПРАВИТЕЛЬНО-ТРУДОВЫХ ЛАГЕРЕЙ И КОЛОНИЙ НКВД»

Установить следующий порядок ареста и привлечения к уголовной ответственности специалистов заключенных и вольнонаемных сотрудников ИТЛ и колоний НКВД:

1. Арест и привлечение к уголовной ответственности заключенных, работабщих в ИТЛ НКВД в качестве специалистов (профессоров, инженеров, врачей, агрономов, и т.п.) производить только по согласованию с начальниками лагеря и после получения предварительной санкции Оперативного отдела ГУЛАГа НКВД в каждом отдельном случае.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 12, д. 155, лл. 49-49об.

ИЗ ПРИКАЗА № 0461
Наркома внутренних дел СССР Л.П.Берия
от 30 декабря 1943 г.
«О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО УЛУЧШЕНИЮ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГУЛЖДС НКВД СССР»

В связи с увеличением объемов перевозок по строящимся и эксплуатируемым железнодорожным линиям ГУЛЖДС и в целях улучшения работы ж. д. транспорта, укрепления дисциплины и быта железнодорожников

приказываю:

1. В составе Печорстроя ГУЛЖДС НКВД организовать Управление железнодорожной линии Москва-Воркута по схеме штатов железных дорог НКПС в составе трех эксплуатационных районов на полном хозяйственном расчете с самостоятельным балансом.

Заключенных, работающих на эксплуатации ж.-д. линии Котлас-Воркута по мере их освобождения, оставлять по вольному найму.

Разрешить Печорлагу: производить в порядке поощрения выдачу за наличный расчет спирта заключенным, занятым на снеговой борьбе и других важных работах, связанных с эксплуатацией железнодорожного транспорта.

ГАРФ, ф. 9401, оп. 1а, д. 143, лл. 162-163 об.

●

Эти материалы напечатаны с сохранением стилистики документов

О. Азаров

ПО ТУНДРЕ, ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ...

«Выйдешь к насыпи – тоненькая ниточка тянется, желтая на пестром фоне летней тундры, а по обе стороны от нее – такая нетронутая, таинственная глушь, такое необжитое пространство, что поневоле всем существом держишься за эту ниточку, связывающую тебя с жизнью, с прошлым и с робкими надеждами на будущее...»

Лазарь Шерешевский,
писатель, участник строительства Северо-Печорской железной дороги

Много лет уже миновало, а песню, слова из которой вынесены в заголовок этой статьи, всё поют и поют – даже молодые. Может быть, из-за романтического мотива, на который положен «зэковский» текст. А может быть, причиной всему – память. Память о делах настолько великих по своему масштабу и трагедии, что она уже стала почти генетической. Хотя для природы, отвечающей за наследственность, те 50-60 лет, что прошли со времени строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали – не срок.

Это память о той Коми АССР, которая наряду с Колымой, Магаданом, Норильском и Карагандой была в те годы одним из самых больших островов Архипелага ГУЛАГ. О заключенных, военнопленных, солдатах и офицерах, комсомольцев и вольнонаемных специалистах, добровольно или принудительно привезенных в северные лагеря-стройки НКВД, руками которых в 30-х – середине 50-х годов было начато промышленное освоение севера республики – добыча полезных ископаемых, строительство железных дорог, закладка угольных шахт и нефтяных скважин, строительство городов и рабочих поселков. На их долю достался непосильный труд, полярные ночи, морозы и пурги и четырехнедельное лето.

ПЕРВЫЕ РЕЛЬСЫ

Идея строительства в Коми крае железной дороги, необходимой для промышленного освоения Европейского Северо-Востока страны, возникла еще в годы гражданской войны, когда донбасский уголь и бакинская нефть находились в руках белогвардейцев. Еще в конце 1918 года ВСНХ были организованы предварительные изыскания на линии Москва-Ухта. В 1918-1922 годах проводились рекогносцировочные изыскательские работы по направлениям Коноша – Кожва, Кострома – Пинюг – Усть-Сысольск. А в 1925 году подобные изыскания проводили Народный комиссариат путей

сообщения и Иваново-Вознесенский губисполком по трассе Москва – Юрьевец – Шексна – Пинюг – Усть-Сысольск.

По постановлению Госплана СССР от 8 июня 1929 года силами двух тысяч заключенных Северного лагеря, входившего в состав УСЕВЛОНа (Управления северных лагерей особого назначения) ОГПУ СССР, началось строительство дороги Пинюг – Усть-Сысольск протяженностью 296 километров. Но в 1931 году работы были приостановлены, а строители-заключенные – переброшены на строительство Беломоро-Балтийского канала.

В июне 1932 года Исполком Коми области добился решения о продолжении строительства. Вручную, без всякой механизации на протяжении всей будущей трассы была поднята насыпь железной дороги, построены деревянные мосты. Однако 7 марта 1933 года по приказу Народного комиссариата путей сообщения СССР все работы на стройке были свернуты. Тяжелый труд тысяч заключенных оказался напрасным.

После открытия запасов Печорского угольного бассейна и Ухтинской газоносной провинции встал вопрос о том, как вывозить добытые полезные ископаемые. Первые тонны нефти были добыты в 1931 году на Чибьюском месторождении. В 1934 году была отправлена первая баржа с воркутинским углем. Первоначально предпочтение отдавалось водному пути на Архангельск по рекам Воркута, Уса и Печора или через пролив Югорский Шар, для чего в 1932-1934 годах проводились изыскания железнодорожной линии Воркута – Югорский Шар и планировалось строительство крупного морского порта. Эта идея получила свое отражение в Постановлении Совета труда и обороны СССР от 8 августа 1936 года № 308-73-С, которое предусматривало строительство двух «островных» (замкнутых) железнодорожных линий Усть-Вымь – Чибью протяженностью 250 километров и Усть-Уса – Воркута, протяженностью 450 километров.

В 1936-1937 годах были проведены соответствующие изыскания, после чего технический проект 28 января 1938 года был утвержден Народным комиссаром путей сообщения Л.М.Кагановичем. Однако в ходе дальнейшей разработки проекта выяснилось, что он требует больших финансовых затрат и не решает проблему вывоза угля, так как навигация в этих районах слишком коротка.

«ПУТИ УКАЗАНЫ НАШИМ ВОЖДЕМ...»

Для промышленного освоения природных запасов севера Коми АО постановлением Совета Труда и Обороны от 16 ноября 1932 года № 1423/423 был организован Ухто-Печорский трест ОГПУ (Ухтпечлаг). В этом постановлении определялись основные задачи треста, в том числе: разведка и эксплуатация имеющих промышленное значение полезных ископаемых Печорского бассейна, строительство железных и грунтовых дорог. В частности, предполагалось закончить уже в 1933 году подготовку к строительству железной дороги Воркута – Югорский Шар, и построить узкоколейную железную дорогу от Воркуты до пристани на реке Усе, протяженностью 70 км. Генеральная схема работ Ухтпечлага НКВД на вторую пятилетку (1933-1937 гг.), разработанная плановым отделом управления лагеря, предусматривала строительство Северной железной дороги Архангельск – Кожва – Воркута – побережье Северного Ледовитого океана, а также основание научно-исследовательского

института в новом социалистическом городе Краснопечорск, строительство нефтепровода Кожва – Чибью – Усть-Вымь, четырех нефтеперегонных заводов, двух судоверфей, радиевого и гелиевого заводов, трех электростанций и других промышленных объектов.

Строительство южного участка железной дороги Воркута – Югорский Шар так и не было начато. Северный участок этой дороги должна была строить Вайгачская экспедиция НКВД. Этот проект не был реализован ни в 30-е годы, ни позднее.

Индустриализация страны привела к увеличению потребности в угле и нефти. 7 августа 1936 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли специальное постановление «О промышленном развитии Ухты, Печоры и Воркуты», в котором были определены основные направления освоения Печорского угольного бассейна и Ухтинской газоносной провинции. В соответствии с этим постановлением народный комиссар внутренних дел СССР Н.И. Ежов 13 августа 1936 года издал приказ № 342 «О производственной программе для Ухто-Печорского треста на 1937-1939 годы и изменении структуры аппарата треста». В этом приказе были поставлены новые задачи в области железнодорожного строительства:

а). построить железную дорогу нормальной колеи от Рудника на Воркуте до села Усть-Уса, протяженностью 450 км, со сроком окончания строительства к 1 июля 1939 года;

б). построить железную дорогу нормальной колеи от Чибью до села Усть-Вымь, протяженностью 275 км, со сроков окончания работ к 1 октября 1938 года.

Для решения этих задач в структуре Ухтпечлага было организовано специальное Транспортное отделение с центром в пос. Княжпогост под руководством В.Н. Генденрейха.

Местное партийно-советское руководство непосредственно связывало дальнейшее социально-экономическое развитие Печоры с производственной деятельностью Ухтпечлага НКВД. Об этом много говорилось на 1 Печорском окружном съезде Советов в ноябре 1936 года: «Ухтпечтрест, организованный по инициативе товарища Сталина, своим значительным, широким размахом работ охватил территорию округа. Изыскательские работы на нефть, уголь, благородные металлы, золото и другие полезные ископаемые показали наличие исключительных природных богатств в недрах Печорского округа.

Пути хозяйственного развития округа указаны нашим Вождем – товарищем Сталиным – дать больше нефти, больше угля. В этом направлении под руководством окружной партийной организации мы должны развернуть Советы на эту работу и обеспечить успешное развитие каменноугольной и нефтяной промышленности Ухтпечтреста.»

Большой доклад о задачах лагеря сделал на съезде Советов заместитель начальника Ухтпечлага, начальник Печорского лаготделения Григорий Петрович Закарьян: «По линии Ухтпечтреста на 1937 год намечен следующий объем работ:

1. По каменному углю – добыть 300 тысяч тонн.
2. По нефти – добыть 100 тысяч тонн и организовать промысел на Печоре, на реке Югыд.
3. По асфальтиту – произвести 500 тонн.
4. Начать добычу газа.

5. На Печоре бурение на нефть будет произведено по рекам Верхняя Кожва, Малая Кожва, Куда-Ель, Нижняя Омра и начата опытная эксплуатация печорской нефти.

6. Будет построен газовый завод в Крутой.

7. Для связи между Чибью и Крутой на протяжении 101 километра будет строиться гравийная дорога.

8. Начнется железнодорожное строительство Усть-Вымь – Чибью протяженностью 270 километров. Срок окончания строительства – 1 октября 1938 года.

9. Начнется строительство железной дороги Усть-Уса – Воркута протяженностью 450 километров с окончанием строительства к 1 сентября 1939 года.

10. В связи с началом строительства железной дороги Усть-Уса – Воркута в Усть-Усе организовано управление железнодорожного строительства, каменноугольной промышленности и баржестроения».

19 сентября 1936 года Печорский окрисполком принял решение «Об отводе места для строительства городка Первого отделения Ухтпечлага и Управления желдорстроя, угольной промышленности и баржестроения НКВД» «на площади от первого ручья за больницей до третьего ручья в сторону Новик-Божа и от реки Печоры до трассы строящегося тракта Уса – Новик-Бож».

12 августа 1937 года Печорский окрисполком выделил территорию в 160 га под «временную базу и причалы для транспортно-складских операций строительства железной дороги и станционные сооружения (вокзал, мастерские, пакгаузы, депо, жилые здания, железнодорожные пути, разъезды) на берегу реки Усы выше авиа- и радиостанции Ухтпечлага». Уже в августе 1937 года Первое отделение Ухтпечлага начало строительство железной дороги Усть-Уса – Воркута, которое в последствии было остановлено как неперспективное.

В течение всего 1937 года в Печорском окрисполкоме и Управлении Ухтпечлага НКВД активно обсуждался вопрос о месте строительства промышленно-транспортного комплекса на реке Печора. Окружное партийно-советское руководство резко высказывалось против его строительства в районе деревни Усть-Кожва: «так как комбинат, рассчитанный для удовлетворения нужд Округа, и, прежде всего Окружного центра, построенный в Кожве, не может обеспечить нужды развертывающегося строительства, а доставка пиломатериалов и других грузов из Кожвы возможна только в навигации два-три месяца, Президиум Окрисполкома постановляет – просить Облисполком Коми АССР разрешить вопрос о постройке комбината ближе к селу Усть-Уса, что положительно решит все изложенные проблемы.»

В результате произведенных расчетов было выяснено бесспорное преимущество Котласского и Кожвинского вариантов строительства железной дороги и определено основное направление проектируемой линии, что было положено в основу соответствующего постановления правительства.

А.И.Солженицын упоминает об этой железной дороге в «Архипелаге ГУЛАГ»: «Освоение столь обширного северного бездорожного края потребовало прокладки железной дороги от Котласа через Княжпогост на Воркуту. Это вызвало потребность еще в двух самостоятельных лагерях, уже железнодорожных – Севжелдорлаг (от Котласа до реки Печоры) и Печоржелдорлаг (от Печоры до Воркуты).»

« ДАТЬ ВЫХОД ВОРКУТИНСКОМУ УГЛЮ»

28 октября 1937 года Совнарком СССР принял постановление № 1952-343 о строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали через населенные пункты Коноша – Вельск – Котлас – Княжпогост – Чибью – Кожва – Воркута. Ее значение определялось в отчете «Строительство железнодорожной линии Котлас – Кожва» следующим образом: «Для народного хозяйства нашей страны значение железной дороги Котлас – Воркута трудно переоценить. Через непроходимую тайгу и тундру, через районы вечной мерзлоты она открывает доступ к огромным богатствам, таящимся в недрах далекого севера. С открытием движения по Северо-Печорской магистрали отпадает необходимость возить донецкий уголь, бакинскую нефть и нефтепродукты в северные и северо-западные промышленные центры и порты Балтийского, Баренцева и Белого морей.

К сердцу страны, в Ленинград, в порты северных морей по железной дороге пойдут эшелоны с лесом, углем, нефтью и другими полезными ископаемыми.

Для Коми АССР Северо-Печорская магистраль таит в себе огромные возможности дальнейшего развития промышленности, сельского хозяйства, железнодорожного и водного транспорта, которые создадут еще большие предпосылки для промышленного и культурного развития богатого Северного края. Использование богатейших недр, максимальный вывоз угля и нефти по Северо-Печорской магистрали в промышленные центры страны является первоочередной задачей сегодняшнего дня.»

Планируемая железная дорога имела протяженность 1560 километров, в том числе на участках:

Воркута – Кожва – 462 км
Кожва – Котлас – 728 км
Котлас – Коноша – 370 км.

Одновременно с Северо-Печорской магистралью перспективным планом развития железнодорожных путей было намечено строительство железных дорог Воркута – Хабарово, Коноша – Волховстрой, Архангельск или Мезень – Ухта, Ижма – Соликамск, Абезь – Салехард (через Уральский хребет), Котлас – Кострома, Шиес – Сыктывкар.

«Несомненно, что происходящее в настоящее время перемещение металлообрабатывающей промышленности из Европейской части СССР в районы Урала и предъявляемый в связи с этим огромный спрос на коксующиеся угли вызовет необходимость для снабжения уральских заводов воркутинскими углями – строительства Уральской линии от станции Ижма Северо-Печорской железной дороги, через район Крутой, – на Соликамск, – отмечалось в том же отчете. Железнодорожная линия Ижма – Соликамск, помимо транзитного значения, будет иметь и крупное местное значение, способствуя развитию производительных сил района Крутой, превращая его, тем самым, в мощный узел нефтяной, газовой и асфальтитовой промышленности».

По установленному правительством новому направлению в 1938-1939 годах производились технические изыскания и составлялись технические проекты.

НАЧАЛО

7 июня 1938 года Экономический Совет СССР в своем постановлении определил календарные сроки строительства:

Котлас – р.Вычегда	1.11.1938	1.12.1939	1.10.1941
Вычегда – Княжпогост	1.06.1938	1.05.1939	1.05.1941
Княжпогост – Чибью	1937	1.12.1938	1.11.1941
Чибью – Кочмес	1.07.1939	1.11.1941	1.11.1942
Кочмес – Абезь	1.07.1939	навиг. 40	1.11.1942
Абезь – Воркута	1.07.1938	навиг. 40	1.11.1942

Впоследствии эти сроки неоднократно переносились, строительство затягивалось. Неоднократно поднимался вопрос о консервации участков Абезь – Воркута и Чибью-Кожва. Институты «Хартранспроект» (Харьков) и «Лентранспроект» (Ленинград) несколько раз перерабатывали технические проекты.

Железнодорожная линия Котлас – Кожва изыскивалась и проектировалась Харьковским отделением Союзтранспроекта. На участке Княжпогост – Ухта протяженностью 200 километров изыскания выполнялись с сентября 1936-го по февраль 1937 года под руководством начальника экспедиции инженера В.И.Левина. На участке Котлас – Княжпогост протяженностью 280 километров – с декабря 1937-го по май 1938 года под руководством начальника экспедиции инженера П.Н.Ещенко. А на 250-километровом участке Ухта – Кожва – с марта 1938-го до августа 1939 года под руководством начальника экспедиции инженера В.И.Петрова.

Каждая экспедиция имела в своем составе несколько геологических и изыскательских партий, равномерно размещенных по линии. Как выяснили изыскатели, Северо-Печорскую магистраль предстояло строить в исключительно трудных природно-климатических условиях. Были отмечены очень слабая заселенность районов прохождения трассы, сплошная залесенность и заболоченность территории (глубокие болота, занимали около 20 процентов длины проектируемой линии), почти полное отсутствие проезжих дорог, промерзание почвы зимой до 1,4 метра. К числу наиболее крупных болот изыскатели отнесли Мадмасское болото, болото в районе станции Сордью, протяженность которых доходит до 3 километров, а глубина – до 3 метров, Межогское болото протяженностью около километра и глубиной 1,5 метра и Шежамское болото протяженностью около километра и глубиной более метра, а также Кожвинское и Интинское болота.

Местные грунты оказались непригодны для отсыпки земляного полотна. Поэтому предстояло разработать в карьерах и доставить к месту отсыпки на расстояние десятков километров миллионы кубометров грунта.

Исследования проводились в основном в зимнее время. И это помогло изыскателям отметить, что «зима в Коми АССР характерна глубоким снегопокровом, общая высота которого составляет на участке Котлас – Княжпогост около 80-100 сантиметров, на участке Княжпогост – Месью 100-130 сантиметров, на участке Ухта – Кожва более 100 сантиметров. Промерзание почв, покрытых снегом, доходит до 120 сантиметров, не покрытых снегом – до 200-220 сантиметров.

Отрицательным явлением зимы является также короткий световой день, который составляет в Котласе 4 часа 40 минут, в Ухте – 3 часа 30 минут, в

Кожве – 2 часа. Недостаток освещения усугубляется преобладанием пасмурных дней и низкой облачностью...»

Главными принципами проводившихся работ было стремление проложить будущую трассу как можно ближе к воздушной линии, по возможности уменьшить кривые и обходы заболоченных участков.

В Коми АССР почти отсутствовали местные квалифицированные кадры инженеров-строителей и путейцев, рабочих. Партийно-государственное руководство страны нашло эффективный выход из этой ситуации: строить железную дорогу руками заключенных, организовать на севере Коми АССР лагеря-стройки.

Строительство магистрали начали в районе Княжпогоста 15000 заключенных Транспортного отделения Ухтпечлага НКВД. Для этого были организованы три строительных участка. В декабре 1936 года они прорубили первую просеку в тайге, в апреле 1937 года начали строить земляную насыпь, в январе 1938 года проложили первые рельсы до станции Ропча, а в октябре того же года – до станции Чинья-Ворык. Все земляные работы 1937 года были проведены с грубым нарушением технических условий.

12 мая 1937 года на левом берегу реки Вымь, у Княжпогоста, на специально построенном береговом двухъярусном пирсе, с баржи, доставленной по высокой воде после ледохода, были разгружены два паровоза серии ОД № 724 и № 2228, а также 63 платформы и 5 старых крытых вагонов, привезенных с канала Волга – Москва. На другой день паровоз ОД № 724 был собран и заправлен железнодорожниками. И 14 мая 1937 года на Северо-Печорской магистрали началось движение.

В течение всего первого года строительства каждое утро в 5 часов из Княжпогоста отправлялся первый паровоз, толкая перед собой платформы, нагруженные шпалами и рельсами. Этот укладочный поезд проходил до конца готового пути. В 6 часов утра отправлялся второй паровоз с платформами, на которых находились рабочие, и доходил до места укладки полотна.

В сентябре 1937 года был организован специальный железнодорожный участок, штаб которого находился в Княжпогосте. А 12 декабря 1937 года был отправлен первый пассажирский поезд, который доставил избирателей на участок по выборам в Верховный Совет СССР.

Зимой 1937-1938 годов по тракту из Усть-Выми в Княжпогост в разобранном виде были переброшены еще несколько паровозов. Тогда же в Княжпогостском депо были построены один пассажирский, два крытых и один служебный вагоны.

ОТ КОНТРАБАНДИСТА ДО ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА

К концу 30-х годов в системе Главного управления исправительно-трудовых лагерей, трудовых поселений и мест заключения (ГУЛАГ) НКВД было организовано несколько специализированных отраслевых главков, которые руководили различными отраслями лагерной экономики, в том числе Главное управление лагерей горно-металлургической промышленности (ГУЛГМП), Главное управление лагерей лесной промышленности (ГУЛЛП), Главное управление шоссейных дорог (ГуШосДор).

4 января 1940 г. приказом наркома внутренних дел СССР Л.П. Берии было организовано Главное управление лагерей железнодорожного строительства

(ГУЛЖДС), в ведение которого было передано 9 железнодорожных лагерей. К началу 1941года их число увеличилось до 13. Главной специализацией нового главка ГУЛАГа было строительство железных дорог на Дальнем Востоке, на Севере Европейской части СССР и в Закавказье. Численность заключенных в лагерях ГУЛЖДС составила на 1 января 1940 года – 397994, на 1 января 1941 года – 421412, на 1 января 1942 года – 355123 человека.

10 мая 1938 года Народный комиссар внутренних дел СССР Л.П.Берия издал приказ № 090 «О разделе лагерей Ухтпечтреста». На его основе были организованы Ухтижемлаг, Воркутпечлаг, Устьвымьлаг и Северный железнодорожный лагерь НКВД. Севжелдорлаг НКВД был организован на базе Транспортного отделения Ухтпечлага. Новый лагерь подчинялся именно Гулжелдору. На каждый новый лагерь, в соответствии с отраслевой спецификой, возлагалось выполнение плановых заданий, ранее выполнявшихся Ухтпечлагом НКВД. Он получил литерное обозначение «ИТЛ ЯЯ» или «п/я 219».

Начальником этого управления был назначен корпусной инженер Нафталий Аронович Френкель. Родившийся в 1883 году в Одессе в семье мещанина, он с пятнадцати лет начал работать в различных коммерческих фирмах Одессы и Николаева. В 1918 году активно занимался коммерческой деятельностью, биржевыми операциями в Одессе. В годы нэпа организовал частную торговую фирму, служившей прикрытием для контрабанды.

В 1924 году Френкель был арестован ОГПУ и приговорен к смертной казни, которая в последний момент была заменена десятью годами лишения свободы в Соловецких лагерях. Находясь в заключении, Н.А.Френкель проявил свои организаторские и коммерческие способности и был в 1927 году досрочно освобожден и назначен начальником производственного отдела управления Соловецких лагерей особого назначения. На Соловках он обращается к руководству ОГПУ с предложением привлечь заключенных к труду. Именно ему лагерная молва приписывает слова, ставшие идеологией ГУЛАГа: «Вам нужно забрать от узников все в первые три месяца, а потом они уже не нужны».

Н.А.Френкель разработал проект организации лагерей нового типа, в которых была организована воспитательно-трудовая система содержания заключенных. Эта его идея затем была положена в основу функционирования всей советской пенитенциарной системы. Заключенные начали валить лес, закладывать шахты, строить фабрики и заводы, прокладывать рельсы.

В 1931-1933 годах Н.А.Френкель является одним из руководителей строительства Беломоро-Балтийского канала, служит начальником работ Управления строительства Беломоро-Балтийского водного пути. В 1932 году «за успехи в социалистическом строительстве» он награждается орденом Ленина.

В августе 1933 года Н.А.Френкель назначается начальником Управления Бамлага (Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря) ГУЛАГа ОГПУ СССР. В 1934 году на эту стройку привезли заключенных, построивших Беломорканал. Здесь Н.А.Френкель организует строительство Байкало-Амурской магистрали, которая должна была соединить Тайшет на Транссибирской магистрали с Комсомольском-на-Амуре. В 1936 году получает звание дивизионного интенданта.

В мае 1938 года Н.А.Френкель назначается начальником огромного Железнодорожного строительного управления ГУЛАГа НКВД на Дальнем

Востоке, и одновременно – начальником Амурского железнодорожного лагеря. В этом качестве он руководит всем железнодорожным строительством на Дальнем Востоке страны. В 1940 году по личному распоряжению наркома внутренних дел Л.П.Берии получает звание корпусного инженера и становится первым начальником Главного управления лагерей железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР, награждается вторым орденом Ленина.

Френкель месяцами находился на строительстве Северо-Печорской железной дороги и непосредственно докладывал ГКО СССР о его ходе. В октябре 1943 года ему было присвоено звание генерал-лейтенанта инженерно-технической службы, вручен третий орден Ленина. В апреле 1947 года вышел в отставку с должности бессменного начальника ГУЛЖДС. Умер в 1960 году в возрасте 77 лет.

«ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЧУТКИЙ ТОВАРИЩ»

Тамара Владимировна Петкевич, отбывавшая срок наказания в Севжелдорлаге, в своих воспоминаниях «Жизнь – сапожок непарный» нарисовала коллективный портрет лагерной администрации так: «Лагерные чины в добротных отутюженных шинелях, начищенных скрипучих сапогах».

Начальниками управления Севжелдорлага в 40-е годы были кадровые офицеры НКВД Семен Иванович Шемена, Иосиф Ильич Ключкин, заместителем начальника работал Александр Евстигнеев, отец известного советского актера Евгения Евстигнеева, помощником начальника – Филипп Михайлович Гарцунов. Главными инженерами строительства работали Хайдуров, Новоселов, Перекрестов, начальниками политотдела – лейтенант госбезопасности Алексей Михайлович Мальгин, Николай Васильевич Штанько, начальником оперативно-чекистского отдела – Гнедков.

Для большинства этих людей направление в Коми АССР было явным служебным понижением, ссылкой, опалой. Чекистские кадры для северных лагерей в основном комплектовались из провинившихся в чем-то работников центрального аппарата ОГПУ-НКВД или других областей страны. Все начальники лагерей в Коми АССР были кадровыми офицерами НКВД, имели за плечами большую гулаговскую биографию. Их часто переводили с одной стройки на другую, поэтому они успели послужить и в Коми АССР, и на Дальнем Востоке, на Кольском полуострове, на Сахалине, в Монголии. В судьбах этих людей, как и в судьбах заключенных, отразились трудные и противоречивые годы в истории страны.

В центральном аппарате НКВД СССР в Москве работал в свое время и С.И.Шемена, которого, пожалуй, можно назвать наиболее известным начальником Севжелдорлага. Т.Петкевич пишет о нем так: «...слыл у работников управления за образованного и хорошего человека, умевшего в заключенных видеть людей. Назначение на эту должность означало для него ссылку и наказание после того, как в 1937 году была арестована его жена – полька, и он от нее не отказался. До этого С.И.Шемена был военпредом Советского Союза в Чехословакии».

На самом деле военным атташе СССР он никогда не был. Но в остальном эта красивая легенда имеет основанием реальные факты.

Семен Иванович родился 26 февраля 1903 года в селе Новая Осота под Харьковом, в бедной крестьянской семье. Окончил высшее начальное

училище, а в 1920 году – дорожно-строительный техникум, окружную партийную школу. Работал в своем хозяйстве. С 1920 года служил в органах ВЧК-ОГПУ-НКВД на Украине (контрразведка). «За активное участие в борьбе с контрреволюцией» был награжден знаком «Почетный чекист», а в 1929 году – боевым оружием. В январе 1930 года был принят в партию Журавлевским райкомом КП(б)У города Харькова (партбилет № 1257526). В 1937 году работал начальником отделения ГУГБ НКВД СССР в Москве.

В феврале 1938 года партком ГУГБ НКВД вынес С.И.Шемене «строгий выговор с предупреждением за притупление чекистской и партийной бдительности». Это связано именно с тем, что в 1937 году была арестована жена С.И.Шемены Гаврилова по делу ее первого мужа Брезовского (Брензовского).

«В июне 1937 года была арестована моя жена в связи с делом первого ее мужа Брезовского, – объяснял впоследствии на одном из партсобраний сам С.И.Шемена. – За что был арестован муж для меня неизвестно. За Гавриловой, с которой я прожил четыре года, ничего плохого не замечал и вины ее в действиях бывшего мужа нету. После ареста Гавриловой я подал заявление в партийный комитет и администрации, чтобы выяснить свое положение, мне ответили, что Вы ничего общего не имеете с арестом жены, продолжайте работать, как работали. Но через некоторое время вопрос был поставлен на парткоме УГБ НКВД СССР, где меня обвинили в том, что я за четыре года должен был ее изучить, мне вынесли строгий выговор с предупреждением за притупление чекистской бдительности».

О встрече с С.И. Шеменой в своей книге «НКВД изнутри. Записки чекиста» рассказывает работник НКВД М.П.Шрайдер: «Как-то к нему в гости приехал на один день его бывший сослуживец и товарищ Семен Иванович Шемена, с которым Николай Иванович Добродицкий познакомил. От Добродицкого я узнал, что в то время жена Шемены была арестована якобы как шпионка, а сам он находился в резерве и еще не знал, куда его забросит судьба».

В начале 1938 года капитан госбезопасности С.И.Шемена был переведен на работу заместителем начальника 3 отдела НКВД города Рыбинска, затем, 10 мая 1938 года назначен первым начальником только что организованного Севжелдорлага НКВД.

По отзывам коммунистов, С.И.Шемена «у на́с в лагере восстановил дисциплину, улучшил работу, вывел лагерь из прорыва, исключительно чуткий товарищ, хороший руководитель».

«В лагере т. Шемена показал себя, как коммунист дисциплинированный, политически выдержанный, обладает как руководитель организаторскими способностями, принимает активное участие в партийно-политической работе. Является членом партбюро, депутатом Райсовета. Производственный план желдорстроительства выполнен в 1939 году на 102%». Констатировав это, парткомиссия при политотделе СЖДЛ НКВД в феврале 1940 года приняла решение «партвзыскание – строгий выговор с предупреждением – снять».

Проработав начальником Севжелдорлага до января 1944 года, он был отозван в Москву для работы в Главном управлении по делам военнопленных и интернированных НКВД СССР, а потом направлен для дальнейшего прохождения службы на Дальний Восток. В 1949 – 1951 годах генерал С.И.Шемена был начальником Западного ИТЛ Дальстроя в поселке Сусуман Магаданской области, который занимался разработкой золоторудных приисков

и оловянных рудников на Колыме. В 1952-1954 годах – он начальник ИТЛ и строительства железной дороги Красноярск – Енисейск, а в середине 50-х годов – начальник красногорского ИТЛ в г. Свердловске, который ведет большое промышленное строительство на Урале.

«За выполнение правительственного задания по строительству железнодорожной линии Котлас – Кожва» был награжден орденами Ленина и Знак Почета, получил звание генерал-майора.

«...ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИТЬ ПРИКАЗ ТОВАРИЩА БЕРИИ...»

Главной задачей Севжелдорлага в приказе НКВД СССР было названо строительство железной дороги Котлас-Воркута.

«Если бы можно было взглянуть на стройку с высоты птичьего полета, она напомнила бы муравейник, протянувшийся на сотни километров. Кто-то из строителей рубит лес, выкорчевывает пни, кто-то в тачках отвозит в сторону негодный грунт, торф и болотную жижу, кто-то взрывает горы и засыпает овраги. Работа шла круглые сутки, в две смены. Днем – при свете солнца, если оно было, а ночью свет обеспечивали кострожеги из слабосильной команды», – так описывает строительство железной дороги его участник Э.Ваза.

Производственный план 1938-1939 гг. предусматривал первоочередное строительство сразу двух крупных участков трассы – Чибью – Княжпогост – Айкино (268 километров) и Кочмес – Воркута (силами Абезьского строительного района).

Для решения поставленной задачи на трассе в 58 лагпунктах были сосредоточены около 30 тысяч заключенных и организованы четыре строительные отделения:

первое – на участке Котлас – Чибью,
второе – от Чибью до Кожвы,
третье – от Кожвы до Абези,
четвертое – от Абези до Воркуты.

В дальнейшем число отделений и места их дислокации менялись по мере выполнения плана строительства.

Численность заключенных нового лагеря составляла:

1 октября 1938г. – 25199 чел.,
1 января 1939г. – 29405 чел.,
1 января 1940г. – 26310 чел.,
1 января 1941г. – 84893 чел.,
1 июля 1941г. – 66926 чел.,
1 января 1942г. – 53344 чел.,
1 января 1943г. – 27741 чел.

При разделе материальной базы и технического оборудования Ухтпечтреста новый лагерь получил только два экскаватора, 17 автомашин и два паровоза в очень изношенном состоянии. Механизация работ на стройке составила 11,7 процента. Больше половины – 64,4 процента – всех земляных работ осуществлялось вручную.

Магистраль строилась форсированными темпами. Строительные лаготделения охватывали короткие участки трассы в 20-30 километров. Они должны были как можно быстрее возвести земляную насыпь и уложить рельсы, после чего сразу перебрасывались через несколько идущих впереди отделений

по автолежневой дороге на новый участок трассы. Оставшийся объем работ выполняли стационарные строительные отделения.

Строительство железной дороги на участке Княжпогост – Чибью, оторванном от железнодорожных и водных путей, было затруднено. Первые три года оборудование, инструменты приходилось доставлять исключительно водой по реке Вычегда, а потом автотранспортом по тракту из Усть-Выми, Котласа, и даже со станции Мураши через Сыктывкар. Так, например, паровозы в Усть-Вымь, где была создана база снабжения, были в 1936 году перевезены в разобранном виде на автомашинах или больших санях в зимнее время. Впоследствии база была перенесена в Айкино.

Одновременно вдоль будущего железнодорожного пути строилась автолежневка. Это была одноколейная, с разъездами через один-два километра дорога. Она позволяла своевременно перевозить необходимые строительные материалы и продовольствие.

В 1939 году начались строительные работы на всем протяжении участка от Котласа до Чибью. К лету 1939 года степень готовности отделений дороги к эксплуатации составляла на участках:

Котлас – Межог – 20 %,

Межог – Княжпогост – 25,6 %,

Княжпогост – Чибью – 35,5 %,

Абезь – Воркута – 24,5 %.

По плану 1939 года намечалось сдать в эксплуатацию 310 километров трассы, фактически было сдано 268 километров. По итогам трудового соревнования между лагерями-стройками НКВД Севжелдорлаг передвинулся в этом году с 23 места на более почетное одиннадцатое.

Администрация лагеря в первую очередь обращала внимание на решение производственных вопросов в ущерб организации самого лагеря, устройства жизни и быта заключенных. Например, «...лагпункт № 55 – это лагпункт типа 1938 года: сплошные нары, вшивость составляет 50 %. Заключенные по утрам не умываются, по утрам не дают чай, а только кипяток» – указывалось в одном из отчетов о ходе строительства. На партсобрании в сентябре 1939 года С.И.Шемена говорил: «Товарищ Уралов предложил использовать заключенных по 18 часов. Вопрос этот имеет большое принципиальное значение и нужно коммунисту додуматься до этого. Спрашивается, что же будет через три дня от такой производительности. Товарищ Уралов недооценивает вопрос сохранения рабочей силы. То же самое и с выходными днями для заключенных». В 1939 году в лагере болело цингой четыре тысячи человек.

1 ноября 1939 года было открыто движение поездов на участке Айкино – Княжпогост.

Партийно-хозяйственный актив Севжелдорстроя 27 мая 1940 года обсудил постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 10 мая 1940 года о «...форсированном, скоростном строительстве». Выступая на этом собрании, С.И.Шемена обозначил основные перспективы строительства так:

– Нарком внутренних дел товарищ Берия на Севжелдорлаг возложил следующие задачи:

1. Уложить на участке Котлас – Чибью 130 километров пути.

2. На участке Чибью – Кожва протяженностью 252 километра открыть рабочее движение.

3. Начать строительство большого моста на реке Вычегде.

В постановлении этого партактива говорилось «Коллектив строителей Севжелдорлага с честью оправдает оказанное ему высокое доверие, по большевистски решит эту важнейшую задачу и обеспечит открытие временного движения поездов от Котласа до Ухты-Кожвы к заданному сроку». Партийно-хозяйственный актив отметил, что задачи скоростного строительства требуют быстрой и решительной перестройки работы всех звеньев аппарата Управления, подразделений, партийных, комсомольских и профсоюзных организаций и наметил ряд практических мероприятий.

Одновременно помощь строительству оказали Коми обком ВКП(б) и СНК Коми АССР, выделив лес, отведя земельные участки для сельхозов, направив на стройку работников и учредив переходящее знамя Президиума Верховного Совета Коми АССР.

Однако направленные на стройку новые этапы заключенных были недостаточно обеспечены орудиями труда. В одном из отчетов о ходе строительства отмечалось интенсивное поступление рабочей силы, необеспеченной инструментом, хозобиходом, при отсутствии лошадей и недостаточном обеспечении продовольствием. Так, на 15 июня 1940 года менее 11 процентов вновь прибывших строителей-заключенных были обеспечены топорами и пилами.

Летом 1940 года было организовано 6 Кожвинское строительное отделение, которое начало строить автолежневую дорогу с севера, что позволило уже 8 сентября 1940 года установить транспортную связь между Ухтой и Кожвой. Кожвинское отделение, в свою очередь, забрасывало вперед по рекам Кожва, Чикшина людей, технику, организуя опорные пункты для устройства баз и расширения фронта работ.

К сентябрю 1940 года в основном сложилась стабильная производственно-организационная структура Севжелдорлага. Она включала в себя 11 отделений строительства, которые делились на ступени; несколько десятков колонн, в составе которых было несколько сот бригад. Бригады, в свою очередь, делились на звенья.

Первое (Айкинское) отделение строило железную дорогу от Котласа до реки Вычегда.

Второе (Ижемское) дислоцировалось от станции Шиес до станции Межог Усть-Вымского района.

Третье (Микуньское) вело строительство до станции Микунь.

Четвертое, пятое и шестое отделения строили трассу до станции Княжпогост.

Седьмое и восьмое – от Княжпогоста до станции Иоссер.

Девятое, десятое и одиннадцатое – от Иоссера до Усть-Кожвы.

Всего от Коряжмы до Усть-Кожвы вдоль будущей трассы железной дороги разместилось 27 строительно-монтажных, лесозаготовительных, сельскохозяйственных, больничных, отдельных лагерных пунктов.

В августе-сентябре 1940 года для усиления оперативного руководства строительством были организованы Северный штаб управления под руководством начальника лагеря капитана госбезопасности С.И.Шемены и Южный штаб управления во главе с заместителем начальника управления капитаном госбезопасности И.И.Ключкиным.

6 октября 1940 года на 103 километре был проведен общелагерный слет строителей-ударников. В этот день укладка пути была доведена до сотого километра.

Осенью 1940 года перед руководством лагеря остро встала проблема подготовки к зиме. На совещании в политотделе в октябре 1940 года говорилось: «Лагерь к зиме совершенно не готов. Строительство гражданских и лагерных сооружений позорно срывается. Наступившие морозы захватили во многих отделениях, как вольнонаемных, так и заключенных, в летних палатках. Это имеет место и в поселке Железнодорожный».

Вернемся к отчету «Строительство железнодорожной линии Котлас – Кожва»: «Магистраль строил весь вольнонаемный коллектив. Бойцы и комполитсостав ВОХР многих подразделений после трудового дня меняли винтовку на лопату, становились в забой и не уходили с трассы до выполнения дневного задания. Административно-технический персонал, жены, члены семей работников строительства помогали организовывать питание, жилищно-бытовые условия и культурное обслуживание лагерников. Ленинско-Сталинский Комсомол дал стройке немало энтузиастов, увлекавших своим примером окружающих. Сотни примеров говорят об исключительном энтузиазме, об огромном подъеме среди работников Строительства...

Ноябрь и декабрь месяцы 1940 года проходили в исключительно напряженной обстановке, где каждый день и час были на учете. Наряду с решающими вопросами по переброске рельсов с юга на север, ликвидацией узких мест в 6 отделении, приходилось одновременно заниматься форсированием строительства больших мостов, насущными вопросами обустройства станционных путей и помещений, передачей рабсилы Печорстрою и Севдвинстрою и рядом других вопросов...»

7 ноября 1940 года открылось движение поездов на участке от Котласа до Княжпогоста, а 25 декабря 1940 года – на всем участке Котлас – Кожва. «Благодаря упорной энергии строителей Севжелдорстроя, давших слово Наркому Внутренних Дел Союза ССР товарищу Берия открыть временное движение поездов в установленный Правительством срок, укладка последнего пикета на линии Котлас-Кожва протяжением 728 километров была закончена 25 декабря в 15 часов дня», – отмечалось в отчете.

С ноября 1940 по май 1941 года по новой железной дороге было перевезено 135 тысяч тонн грузов.

В январе 1941 года было сменено техническое руководство строительства. Главным инженером и заместителем начальника управления лагеря был назначен П.П.Перекрестов.

Весь уложенный путь нуждался в больших доработках. Земляное полотно, проложенное по болотистым местам, на многих участках во время распутицы деформировалось, что создавало угрозу непрерывности и скорости движения поездов. На обходах были построены деревянные временные мосты, которые нуждались в укреплении. Дальней связи, сигнализации построенная железная дорога не имела. На большинстве станций и перегонов отсутствовали постоянные пассажирские, жилые, коммунально-бытовые и производственные постройки. Водоснабжение паровозов осуществлялось на простейших и временных сооружениях.

Ликвидация всех этих недостатков была запланирована на 1941 год.

К концу 1941 года было ликвидировано 45 обходов, в том числе самые трудные, произведено расширение большинства станций, досыпаны насыпи на Вандышском, Зеленом и Печорском болотах, повышена насыпь на Шежамском болоте. В результате выполнения этих работ были своевременно

закончены подходы к большим мостам и обеспечена непрерывность движения в наиболее сложный весенний период.

Задачи 1942 года заключались в присоединении железнодорожной линии Котлас – Кожва по оси главного полотна к линии Котлас – Коноша и Кожва – Воркута и в увеличении пропускной способности всей магистрали для интенсивного вывоза воркутинского угля, нефти и леса. В связи с этим планом было предусмотрено строительство комбинированных мостов через реки Северная Двина и Печора, а также строительство Котласского железнодорожного узла.

Согласно распоряжению СНК СССР от 29 июня 1942 года № 12111 РС «О передаче построенного участка Северо-Печорской магистрали от Котласа до Кожвы в постоянную эксплуатацию службам НКПС СССР» НКВД передал дорогу железнодорожникам.

С 15 июля по 21 августа 1942 года на железной дороге Котлас – Кожва работала Правительственная комиссия под руководством заместителя председателя СНК Коми АССР Н.А.Нефедова. В состав комиссии входили представители центрального аппарата НКПС, аппарата ГУЛЖДС НКВД, управления Севжелдорстроя НКВД. Изучив, насколько состояние дороги соответствует техническим нормативам НКПС СССР, комиссия приняла дорогу в эксплуатацию.

После организации самостоятельного Печоржелдорлага Северный железнодорожный лагерь продолжил достройку железной дороги Котлас – Кожва, а с 1 сентября 1946 года принял участок строительства Коноша – Котлас от ликвидированного Севдвинлага МВД СССР.

15 сентября 1943 года был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении строителей Северо-Печорской железной дороги». 16 сентября Указ был опубликован в газете «Правда», а 18 сентября – в республиканской газете «За новый Север». Правительственные награды получили многие инженерно-технические работники строительства, в том числе главные инженеры строительных подразделений А.Н.Белявский, М.М.Зоткин, П.В.Жемчужников, М.Д.Крашенинников, И.М.Подоровский, инженеры-строители С.А.Волович, А.А.Георгиевский, А.М. Глухов, А.В.Мороз, И.И.Ливанов, И.Л.Ривкин, инженеры-мостостроители А.В.Ким, О.В.Щекин, инженеры-путейцы А.С.Бугов, И.С.Гургенидзе, геологи А.В.Казаров, И.М.Кануков, Б.Г.Коновалов, Н.В.Шмелев, инженеры Н.И.Березовский, О.Ф.Берзон, А.Г.Блинова, А.И.Бойков, В.Т.Дмитриевский, А.В.Добровольский, Е.Ф.Линде, прорабы А.И.Балашов, С.М.Колобов.

«НА ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ ОСВОИЛ...»

Заместителем начальника Севжелдорлага в эти годы был капитан госбезопасности И.И.Ключкин.

Родился он 31 декабря 1897 года в городе Новозыбкове Черниговской губернии в мещанской семье. «Семья наша семь человек жили, главным образом, на заработки матери, по профессии белошвейки, умершей в 1912 году... – писал Иосиф Ильич в автобиографии. – Отец мой определенной профессии не имел, долгое время работал на пивном заводе в качестве развозчика пива, приказчиком на лесоскладах и лесозаготовках... В 1912 году окончил три класса приходского училища и на этом мое учение закончилось».

Окончив учение, Иосиф начал работать «по найму» в качестве ученика курьера в ссудосберегательном товариществе, в обществе взаимного кредита, конторским служащим. В 1916 году призван в армию рядовым в 59 пехотный запасной полк, который стоял в Воронеже. Во время Февральской революции в составе полка принимал участие в революционных демонстрациях. Был отправлен на фронт. Во время Октябрьской революции был избран членом полкового комитета Софийского полка.

В ноябре 1917 года полк оставил позиции, и И.И.Ключкин вернулся домой. В составе партизанского отряда воевал против немцев, оккупировавших Украину, а когда в феврале 1918 года из разрозненных партизанских отрядов был организован «Первый Революционный имени товарища Ленина полк», был избран его комиссаром.

В ноябре 1918 года вступил в РКП(б). Полк получил приказ «следовать на помощь Бакинскому Пролетариату». В составе этого полка принял участие в гражданской войне под Астраханью, в районе Кизляра, в Терской области.

В конце 1918 года был назначен комиссаром 3 бригады 33 Кубанской дивизии, которая была сформирована из разрозненных красных частей, отступавших с Кавказа. В мае 1919 года был командирован в распоряжение Особого отдела 4 армии Восточного фронта. И уже в октябре был назначен в Особый отдел 25-й Чапаевской дивизии, в составе которой, согласно автобиографии «совершил с боями поход Уральск-Лбищенск-Гурьев. Руководил и активно чистил Уральскую область от белогвардейского казачьего офицерства, вылавливал и предавал суду белогвардейскую генерала Толстого разведку. Принимал активное участие в ликвидации польских разведчиков и контрреволюционных ячеек на Польском фронте...»

В 25-й Чапаевской дивизии И.И.Ключкин прослужил до мая 1922 года, когда был переведен на должность начальника агентурной части Особого отдела 2-й Червоно-Казачьей дивизии, в качестве которого «руководил и принимал участие в ликвидации бандитизма на Подолии и чистке разложившегося элемента дивизии...». Потом – особые отделы различных воинских частей, в том числе – 15-й Сивашской дивизии, которая под командованием Блюхера в свое время брала Перекоп и получила наименование Железной.

За службу в органах ВЧК-ОГПУ-НКВД будущий заместитель начальника Севжелдорлага был награжден Коллегией ГПУ именным оружием с надписью «За беспощадную борьбу с контрреволюцией» (1927 г.) и знаком «Почетный чекист» (1932 г.) Однако в 1937 году партком УГБ НКВД УССР объявил И.И.Ключкину «строгий выговор с предупреждением за притупление партийной и чекистской бдительности, знакомство с врагом народа».

На обстоятельства этого дела проливает свет документ из личного дела: «...работал в системе НКВД УССР и на протяжении шести лет до 1937 года, поддерживал дружескую связь и знакомство с врагом народа – шпионом БРЖОЗОВСКИМ, бывшим начальником. Контрреволюционная связь КЛЮЧКИНА с БРЖОЗОВСКИМ расследованием не установлена. По данным Одесского УНКВ тесть КЛЮЧКИНА – КОСТЕНКО, проживающий в Одессе, в 1933 году подозревался в шпионаже. КЛЮЧКИН, приезжая в Одессу, бывал в семье своей тещи...»

В октябре 1937 года И.И.Ключкин был назначен начальником Планового отдела Тайшетского исправительно-трудового лагеря, где, по словам служебной характеристики, «проявил себя, как способный и хороший работник и был

выдвинут» – в мае 1939 года назначен заместителем начальника Севжелдорлага. В апреле 1945 года стал начальником управления Севжелдорлага, а в июле 1950 года после объединения двух железнодорожных лагерей, уже в звании полковника – начальником объединенного Печорского ИТЛ.

Из характеристики полковника тов.КЛЮЧКИНА Иосифа Ильича:

Несмотря на незначительное общее образование в прошлом тов.Ключкин за время работы в органах МВД значительно повысил общеобразовательные и политические знания. На практической работе освоил не только хозяйство лагеря, но и основные виды железнодорожного строительства.

В данное время, работая начальником лагеря, т. Ключкин по деловому вникает в детали строительства и хозяйства и правильно их решает.

Тов.Ключкин принимает активное участие в партийной жизни, часто выступает с докладами на политические темы. В быту скромен...

За время работы в Коми АССР был награжден орденами Трудового Красного Знамени «за успешное строительство железной дороги Воркута-Котлас-Коноша», Красного Знамени и Ленина «за выслугу лет» (1945 г.), медалью «За победу над Германией» (1945 г.), Орденом Отечественной войны 1 степени «за успешное выполнение правительственного задания к 25 годовщине Коми АССР» (1946 год). В октябре 1953 года в связи с передачей лагерных промышленных объектов Министерству путей сообщения СССР и организацией нового Печорского ИТЛ, освобожден от должности начальника Управления. В дальнейшем проживал в городе Пушкино Московской области.

ЛАГЕРНЫЕ АРХИМЕДЫ

Большинство заключенных, работавших в управлении лагеря на различных инженерно-технических должностях, были осуждены по печально известной 58 статье УК РСФСР. Все лагерные режимные инструкции строжайше предписывали использовать их только на самых тяжелых «общих» работах, за этим бдительно следили оперуполномоченные из оперативно-чекистских отделов. Однако начальство из Москвы требовало в первую очередь выполнения производственного плана, что было невозможно сделать, не привлекая знания и опыт «врагов народа».

За спинами малограмотных сержантов и лейтенантов госбезопасности именно они реально руководили производством и обеспечивали выполнение планов. Лейтенанты получали за это очередные звездочки на погоны, правительственные награды и премии, а заключенные – «премблюдо», прибавку к скудному лагерному пайку.

В 1940 году в Севжелдорлаге работало 795 вольнонаемных сотрудников, из которых 359 человек (44,4 %) были бывшими заключенными, в том числе 111 – судимы по 58 статье и за контрреволюционную деятельность (КРД).

В управлении лагеря работало 298 заключенных, не отбывших сроки заключения, из них 152 человека – по 58 статье и за КРД. Представители оперативно-чекистского отдела управления лагеря постоянно обвиняли руководство в использовании заключенных врагов народа не на общих работах.

На партсобрании управления Севжелдорлага летом 1939 года говорилось: «Начальник лагеря Шемена больше доверяет заключенным...» В качестве примера приводился факт «избрания главными консультантами и советниками по всем вопросам строительства и лагеря бывшего члена ВКП(б), исключенного

из партии за несогласие с генеральной линией во время нэпа, начальника КПО Савицкого и бывшего белогвардейского офицера Жебелева».

На первой партийной конференции Севжелдорлага в мае 1941 года так же был поднят вопрос об использовании заключенных-специалистов. Работник управления Васильев заявил на конференции: «Почему-то ввелась такая практика: как ни шпион, так человек незаменимый. Особенно в 5 отделении они расставлены по основным работам».

Большой и разнообразный объем работ, выполнявшихся Севжелдорлагом в особых условиях, создавал благоприятные условия для развития рационализаторской и изобретательской работы. Этому способствовало также большое число инженерно-технических работников-заключенных с различной квалификацией, находившихся в лагере.

Работа по рационализации и изобретательству началась с первого года строительства, причем с каждым годом эта работа расширялась. В 1938 году было внесено 85 рационализаторских предложений, в 1939 году – 377, в 1940 году – 393, в 1941 году – 470, за первое полугодие 1942 года – 446. Таким образом, всего за годы строительства железной дороги было внесено 1771 рационализаторское и изобретательское предложение.

Для вовлечения в рационализаторскую работу возможно большего числа работников Севжелдорлага была организована «шарашка» – специальное Центральное бюро рабочего изобретательства (ЦБРИЗ) под руководством опытного инженера Оскара Федровича Берзона. Так называемые «бризовские ячейки» были организованы во всех крупных подразделениях строительства. Для более детальной проработки наиболее актуальных предложений при ЦБРИЗе было сформировано конструкторское бюро, укомплектованное опытными инженерами-конструкторами, находящимися в заключении.

Работа ЦБРИЗа в первые годы строительства была направлена на рационализацию отдельных строительных процессов, а со второй половины 1941 года – на поиск и применение местных ресурсов и замены недостающих стройматериалов.

Инженеры Даниловский и Нечитайло разработали оригинальный проект организации работ по отсыпке земляного полотна на Мадмасском болоте, давший возможность значительно сократить время работы на этом участке и сэкономить около 1,5 миллионов рублей по сравнению с предложениями Хартранспроекта.

Инженеры Даниловский, Гордиенко, Белова предложили сократить объем земляных работ по сравнению с проектом Хартранспроекта на 94-97, 211-214 и 220 километрах, что привело к уменьшению земляных работ на 153 тысячи кубометров и экономии 900 тысяч рублей.

Инженеры Даниловский, Севастьянов, Гордиенко предложили провести ряд перепроектировок железнодорожного профиля со значительным сокращением объема земляных работ (на 134 тысячи кубометров), мостов и железнодорожных труб, что привело к экономии 781 тысячи рублей.

Инженер Готман предложил проект регенерации отработанных масел и изготовления новых смазок, для чего была организована специальная лаборатория, которая стала выпускать различные типы масел и смазок, заменяющих остродефицитные привозные материалы.

Инженер Белов предложил сократить железнодорожный путь на один километр в районе 120-127 километров.

Техник Барабанов предложил метод вулканизации и изготовления обуви из отходов автопокрышек методом горячей сварки. Экономия на одной паре, по сравнению с обычной суррогатной обувью, составила 8 рублей. Всего было изготовлено тысяча пар такой обуви, которая в носке себя вполне оправдала.

Инженер Полин предложил проект изготовления «пробужденного бетона», который изменил применяемую до этого на стройке технику бетонирования и дает заметное сокращение расхода цемента. По этому проекту была проведена большая экспериментальная работа, которая подтвердила правильность выводов автора.

Внедрен в производство был и новый строительный материал «терролит», изготовляемый на основе местных грунтов с добавлением мха и смолистых веществ. После большой исследовательской работы и разработки инструкции по применению нового стройматериала из «терролита» построили опытный дом в Княжпогосте.

Инженеры Анохин, Дульнев, Константинов и Харкевич предложили конструкцию путестроительного комбайна, который может одновременно возводить железнодорожное полотно и укладывать рельсовый путь для рабочего движения. Был составлен технический проект, предложение одобрено и направлено на рассмотрение в НКПС СССР.

Та же группа инженеров внесла еще несколько рационализаторских и изобретательских предложений:

– предложила способ механизации погрузки дров на эстакады и паровозы с целью сокращения времени погрузки с одного часа до десяти минут. Опытная установка построена на станции Микунь;

– предложила заменить металлические железнодорожные сигналы деревопергаментными. Проведенные испытания дали удовлетворительные результаты, и сигналы были рекомендованы к применению;

– предложили проект фрезерного погрузчика балласта на базе трактора ЧТЗ, обладающий проектной мощностью 160 кубометров в час и дающий значительный производственный и экономический эффект при выполнении этих работ.

Инженеры Анохин, Готман и Константинов предложили проект станка для изготовления древесного волокна, которое, будучи пропитано антисептическими материалами, заменяло при строительстве остродефицитную паклю. Станок производил до двух тонн древесной стружки в день.

При погрузке лесоматериалов на железнодорожные платформы инженер Константинов предложил заменить гвозди и проволоку на деревянные схватки и нагели. Этот способ был испытан, одобрен и внедрен в производство.

Физик Улитовский предложил способ жидкого проката чугуна с целью получения листового чугуна, близкого по своим качествам железу, для использования его в качестве кровельного материала.

Инженер Новак предложил проект рационализированной смолокуренной печи для получения смолы и скипидара. Первая опытная установка была построена в Княжпогосте.

Инженеры Берлин и Новак предложили проект печи для сушки газогенераторных чурок упрощенной конструкции, что давало значительную экономию дефицитных кирпича, железа и гвоздей.

Инженер Берлин и техник Барабанов предложили проект станка для изготовления электротехнической изоляционной ленты из отходов местных

производств. Станок по этому проекту был построен и удовлетворял потребности строительства в изоленте.

Инженеры Смирнов, Дубров, Попов и Масько предложили проект механизированного бурения льда, что значительно ускорило эти работы.

Инженеры-конструкторы Севжелдорлага внесли много предложений для рационализации выкатки леса из реки Вычегды в районе Жешарта. Оборудование для ручного и механизированного сверления деревянных водопроводных труб было построено на ремонтно-механическом заводе в Княжпогосте, опробовано и внедрено в производство.

«По линии БРИЗа ремонтно-механического завода, – читаем в том же отчете о строительстве, – внедрен ряд предложений, связанных с изготовлением деталей автомашин, инструмента и ремонта электромоторов. Бризовская работа на местах дала ряд ценных предложений по рационализации плотничного и столярного инструмента, изготовлению топоров».

Было принято и предложение врача Прейслера по организации водолечебницы упрощенной конструкции для строительных колонн. Состоявшая из циркулярного душа для нервнобольных, восходящего душа, различных ванн и парового ингалятора, такая водолечебница пропускной способностью около 100 человек в день была оборудована в Княжпогостском комендантском ОЛПе.

Для лечения цинги и пеллагры пищевая лаборатория Севжелдорлага разработала витаминные и лечебные экстракты и концентраты из еловых и сосновых игл, шиповника, черники, голубики, рябины, а также способ получения гематогена. Положительные результаты дали работы по получению пищевых и технических масел из семян ели и сосны. В ЦБРИЗе был спроектирован и на Княжпогостском ремонтно-механическом заводе изготовлен станок для резки хвои, из которой делали хвойный витаминный экстракт.

Лагерные архимеды наладили изготовление зубной пасты, зубного порошка из технического мела, зеркал, а также чертежной туши, копировальной и светочувствительной бумаги, клея, сургуча, организовали производство писчей бумаги из местных отходов.

Начальник ЦБРИЗа О.Ф.Берзон предложил проект изготовления термоса, который «выполнен целиком из местных материалов и не содержит ни грамма металла, ни стекла». Термос состоял из двух берестяных сосудов, пространство между которыми заполнялось древесной стружкой, древесной шерстью, войлоком и паклей. Произведенные предварительные испытания показали, что спустя два часа после наполнения термоса кипятком температура воды в термосе была около + 60, спустя четыре часа – около + 48-50, спустя шесть часов – + 40 восемь часов – + 32 градуса. «В случае получения еще лучших показателей, – предположили авторы отчета, – термосы вышеуказанной конструкции могли бы получить широкое применение, в том числе и в Красной Армии».

ЦБРИЗ направил в центр и ряд других предложений чисто оборонного значения.

В 1938 году был организован проектный отдел Севжелдорлага, который занимался изготовлением проектов всех деревянных малых и средних мостов, проектов временных переправ через реки, временных жилых зданий для рабочих и технических сооружений, а так же перепроектировкой отдельных

участков железной дороги. Всего с 1938 по 1942 годы этим отделом было выполнено около шести тысяч различных проектов и чертежей.

При проектном отделе были организованы изыскательские полевые отряды для выполнения топографических работ, трассировки и перетрассировки линии железной дороги, грунтово-геологических изысканий, изыскания и оконтуривания каменных и земляных карьеров, закрепления отвода земель.

Специалисты полевых отрядов провели перетрассировку линии на 210-214 километрах, что позволило не строить два моста и сократить земляные работы на 50 тысяч кубометров. А перетрассировка линии на 120-127 километрах сократила протяженность линии на один километр и уменьшила земляные работы на 40 тысяч кубометров.

В 1945 году освобождались из лагеря заключенные, которые получили свои сроки в 1937 году. Большинство из них устраивалось на работу по прежней лагерной специальности, но уже вольнонаемными. Немало бывших з/к работали и в управлении лагеря. Из 115 сотрудников лагерного сектора управления бывшие заключенные составляли 27 процентов (31 человек, из которых 16 – начальники частей и старшие инспекторы). Из 239 сотрудников производственного сектора – 70 процентов (167 человек), 52 из 64 старших инженеров, 44 из 53 инженеров, 30 из 38 начальников частей, 12 из 16 начальников отделов, 6 из 10 заместителей начальников отделов, 15 из 23 начальников отделений, 7 из 35 начальников лагпунктов и колонн.

Из 220 человек с высшим образованием, работавших по вольному найму в Севжелдорлаге, бывшие заключенные составляли 90,5 процента или 199 человек. Из них 90,5 процента – 180 человек – бывшие политзаключенные.

ПОСЕЛОК АБЕЗЬ В 1938 ГОДУ

Еще до организации Печорского железнодорожного лагеря работы на северном участке железной дороги с 1938 года велись силами заключенных Абезьского строительного района Севжелдорлага (начальник младший лейтенант госбезопасности Быцко). В летне-осеннюю навигацию 1938 года в Абезь было доставлено более 20 тысяч заключенных, а также стройматериалы, инструменты, продовольствие и медикаменты.

В мае 1938 года в Управлении Севжелдорлага НКВД была сформирована группа специалистов под руководством инженера Барсукова для организации так называемого Абезьского района строительства, впервые в истории железнодорожного строительства планировалось начать работы за Полярным кругом. Участником десанта в Абезь был Валентин Харлампиевич Голик – человек трудной судьбы. Он родился в 1913 году на станции Криничная в Донбассе, с семи лет остался без отца, в тринадцать лет был определен в детский приют г. Сталино. В 1930 году закончил школу «Стройуч» и начал работать помощником машиниста локомотивного депо. В 1933-1938 годах находился в заключении в Дмитровлаге НКВД, который строил знаменитый канал Москва – Волга. За отличную работу был досрочно освобожден. В 1938 году приехал на Север, работал старшим техником по нормированию Управления Севжелдорлага. В 1938-1948 годах – старший техник по нормированию, старший экономист по нормированию, начальник отделения тарификации Управления Севжелдорлага НКВД. С 1948 года

до выхода на пенсию в 1969 году В.Х.Голик работал в отделе труда и зарплаты Управления Печорстроя, в том числе начальником этого отдела.

В.Х.Голик вспоминает : «Желающих поехать в Абезь записалось только 32 человека. В течении двухчасовой беседы начальник Севжелдорстроя С.И.Шемена с большим усердием описывал нам всякие трудности и непредвиденные обстоятельства, которые нас ждут. Оказывается, таким образом он отбирал самых лучших, защищал стройку от неустойчивых. И, действительно, на следующий день желающих было уже 28 человек ...»

В июне 1938 года после месяца водного пути по рекам Вычегде до Котласа, Северной Двине до Архангельска, по Баренцеву морю до Нарьян-Мара, по Печоре до села Усть-Уса и по Усе до поселка Абезь, первый десант наконец-то добрался до места назначения.

К этому времени в Абези уже работала изыскательская группа инженеров-проектировщиков института Лентранспроект под руководством инженера Абрама Вульфовича Гоникберга. В июне 1938 года было начато строительство большой полуземлянки для штаба, четырех жилых землянок, в декабре того же года был построен первый рубленый дом-столовая. 3 января 1939 года в поселке появилось электричество от парового локомотива.

Уже осенью 1938 года началось строительство железной дороги Абезь-Сивая Маска, была прорублена просека в тайге, началась отсыпка насыпи.

В конце 1938 года в Абези появилась первая рация, по которой в определенные часы можно было связываться с ГУЛАГом НКВД в Москве и Управлением Севжелдорлага НКВД в Княжпогосте.

В 1939 году в поселке были построены еще один жилой дом, баня, пекарня, несколько полуземлянок, продовольственные и вещевые склады, мастерские. К лету 1940 года на трассе Абезь-Сивая Маска было открыто рабочее движение, мотовоз и паровоз серии «ОВ» начали возить песок для насыпи из карьера, расположенного у Сивой Маски. Всего за два года было построено 20 километров железной дороги в сторону Воркуты.

Таким образом, трудом заключенных Абезьского строительного района в поселке был подготовлен первый плацдарм для Печоржелдорлага.

«ПЕРЕЛОМНЫЙ МОМЕНТ СТРОИТЕЛЬСТВА»

Однако, несмотря на все усилия строителей, темпы строительных работ отставали от плановых показателей. В начале мая 1940 года в СНК СССР состоялось совещание с участием представителей НКВД СССР и Севжелдорлага НКВД, на котором обсуждались меры по ускорению строительства. 10 мая 1940 года (по другим источникам 9 мая) СНК СССР и ЦК ВКП(б) приняли совместное постановление № 721-239-СС «О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали и развитии добычи воркуто-печорских углей». В нем были утверждены новые, уже окончательные сроки завершения строительства, потребовавшие ускоренных форсированных темпов строительства дороги: «В целях быстрейшего развития производительных сил в Северо-Восточной части Советского Союза Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

а). По строительству Северо-Печорской железнодорожной магистрали.

52. Обязать Обком ВКП(б) и СНК Коми АССР, а также обкомы ВКП(б) и

облисполкомы Архангельской, Вологодской, Кировской и Горьковской областей оказывать строительству Северо-Печорской магистрали всемерную помощь».

29 сентября 1940 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) принимают еще одно постановление – № 1775 «О строительстве Волго-Балтийского и Северо-Двинского водного пути и о мероприятиях по вывозу печорских углей», в котором были утверждены размеры добычи угля в Печорском угольном бассейне и размеры перевозок по будущей железной дороге, требовавшие строительства в будущем двухпутной магистрали. В постановлении говорилось: «Обязать Наркомречфлот, Наркомфлот и НКПС обеспечить вывоз печорского угля в смешанном железнодорожно-водном сообщении: в 1942г. – 1050, в 1943г. – 1950, и в 1945г. – 3300 тысяч тонн. В том числе, по реке Печоре, с перевалкой на воду в Усть-Кожве и реке Воркуте в 1942 и 1943г. по 650 тысяч тонн, и в 1945г. – 800 тысяч тонн».

«Переломным моментом по вопросу строительства Северо-Печорской магистрали явились решения Правительства 1940 года, определившие огромное народно-хозяйственное значение строящейся линии, которая уже в ближайшем будущем должна стать крупной и чрезвычайно грузонапряженной железнодорожной магистралью Советского Союза», – говорится в отчете «Строительство железнодорожной линии Котлас-Кожва».

В соответствии с решениями партийно-государственного руководства страны Народный комиссар внутренних дел СССР Л.П.Берия издал приказ № 00597 от 14 мая 1940 года «Об организации в системе Главного управления лагерей железнодорожного строительства ГУЛАГа (ГУЛЖДС) Северо-Печорского железнодорожного лагеря», который создавался на основе Абезьского строительного отделения Севжелдорлага НКВД. Новый лагерь получил литерное обозначение «ИТЛ АА» или «п/я 274».

«В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 мая 1940 года, – говорится в справке Печорского окружкома ВКП(б) о ходе строительства железной дороги, – приказом Наркомвнудела Союза ССР № 00597 было организовано Печорское железнодорожное строительство, с включением в его состав бывшего Абезьского района Севжелдорстроя.

Задачей на Печорское железнодорожное строительство возложено – скоростными методами построить железнодорожную магистраль от Усть-Кожвы до Воркуты протяженностью 460 километров с открытием на всем протяжении рабочего движения к 1 января 1942 года, с окончательной сдачей всей магистрали НКПС к 1 января 1944 года».

Этим же приказом первым начальником нового лагеря был назначен Григорий Петрович Большаков, который до этого работал начальником Западного и Нижне-Амурского железнодорожных лагерей на Дальнем Востоке. Он проработал в этой должности до января 1941 года. «Начальник Управления и некоторые начальники отделов в свое время работали на Беломорканале, там же работал и начальник Главка Френкель», – вспоминает Елена Федоровна Линде (Антонова), в составе первой группы сотрудников управления нового лагеря направленная на место его дислокации. И продолжает: «Еще один начальник побывал у нас – Успенский. Солженицын пишет: «Он родился сыном священника – и так застала его революция. Что ожидало его? Анкеты, ограничения, ссылки, преследования. И ведь никак не соврешь, никак себе не изменишь отца. Нет, можно, придумал Успенский: он убил своего отца и объявил властям, что сделал это из классовой ненависти. Здоровое чувство,

это уже почти и не убийство. Ему дали легкий срок – и сразу пошел он в лагере по культурно-воспитательной линии и быстро освободился». Эти факты пока не получили подтверждения.

Д.В.Успенский в 1933 – 1936 годах работал начальником знаменитого Беломоро-Балтийского лагеря, в 1937 – 1938 годах – начальником Дмитровского ИТЛ, который строил канал Москва – Волга имени Сталина. В конце 40-х – начале 50-х годов подполковник внутренней службы командует Перевальным ИТЛ, который строит железную дорогу на перевале Сихотэ-Алиньского хребта, позднее – начальником Сахалинского лагеря.

Наиболее известным главным инженером строительства был Иван Иванович Касперович, которого упоминает в своих мемуарах бывший заключенный Печоржелдорстроя Антон Владимирович Антонов-Овсеенко, сын известного советского государственного деятеля, активного участника Октябрьской революции и гражданской войны В.А.Антонова-Овсеенко: «В годы войны и после должность главного инженера занимал Иван Иванович Касперович, очень знающий специалист. При нем был центральный диспетчерский пункт. На местах, при начальниках работ отделений, функционировали круглосуточно диспетчеры». И.И.Касперович был потомственным железнодорожником. Он начал работать техником участка дороги на станции Барановичи еще до революции, а в 1931 году закончил Харьковский институт железнодорожного транспорта. Майор И.И.Касперович непосредственно руководил строительством закольцованных железных дорог в районе Воркуты.

Подполковник – инженер И.И. Касперович работал главным инженером Печоржелдорлага до 1955 года. В начале 50-х годов короткое время он руководил железнодорожным лагерем в Архангельской области.

ПОСЕЛОК АБЕЗЬ ЛЕТОМ 1940 ГОДА

20 июня 1940 года из Москвы на север выехала первая группа специалистов вновь организованного Печоржелдорлага. Вспоминает Е.Ф.Линде:

«В конце июня 1940 года с Дальнего Востока шел этап на строительство Печорской железной дороги. К нему было прицеплено три товарных вагона для вольнонаемных, которые направлялись туда же. В Свердловске этап свернул в сторону, а мы пассажирским поездом отправились в Москву.

После оформления в Главке большая группа сотрудников 15 июля выехала в Архангельск, где три дня ждали пароход, который по Белому и Баренцеву морям доставил нас в Нарьян-Мар. В этом городке также пришлось ждать парохода по Печоре. Местом назначения был поселок Абезь. Пароходом по Печоре доехали до Усть-Усы, и там была опять пересадка на маленький пароход по реке Усе. Лето 1940 года было очень жаркое. Уса обмелела настолько, что после нас пароходы уже не могли пройти. В Абезь прибыли 6 августа, то есть через 22 дня после выезда из Москвы. Поднявшись на крутой берег, увидели три рубленых дома, несколько бараков и большую землянку – Управление.

Поселили нас девятнадцать семей в большом бараке. Поставили 19 кроватей и 19 тумбочек. Отгородились одеялами, получилось вроде 19 кабин, которые мы прозвали стойлами. Так прожили три месяца. Жили дружно, весело, ни разу не было никаких ссор. Через три месяца переселили в большой барак

с длинным коридором, по обе стороны которого было двадцать небольших комнатушек. Такую комнату давали на две семьи. В комнате было две кровати, стол и две табуретки. Так прожили еще год, после чего в каждой комнате оставили по одной семье.

Питались все в столовой. Питание было очень однообразное – сухие овощи, крупы, макароны, консервы. В связи с обмелением Усы грузы, которые шли в Абезь, застряли в 160 километрах от нас, что еще больше усугубляло положение с питанием. Когда началась война, стало еще хуже. На первое варили суп из кормовой брюквы, проглотить который можно было с большим трудом, на второе – чаще кашу из полуобрушенного овса. Мы звали эту кашу «жуй-плюй», потому что все время приходилось выплевывать неочищенный овес. Хлеба давали 500 грамм. Было очень голодно, но мы понимали, что идет жестокая война и всем тяжело.

Бани в поселке не было. Мыться ходили в колонну заключенных раз в неделю, в субботу – женщины, в воскресенье – мужчины.

В конце декабря 1940 года рядом с Управлением построили деревянный клуб. Мы, управленцы, помогали на всяких подсобных работах.

Новый год, 1941-й, встречали в клубе все вместе. Это была большая радость...

Управление (Печоржелдорлага) находилось в землянке. Землянка была большая, окна на уровне земли, надземная часть обложена дерниной. Так спасались от страшных ветров (до 40 метров в секунду).

В Управлении кроме обычных отделов размещался политотдел, торговый отдел и отделы, связанные с особым контингентом – санотдел, отдел общего снабжения, культурно-воспитательный отдел и отдел учета рабочих.

В отдельной палатке работала большая группа работников Лентранспроекта, что помогало оперативно решать проектные вопросы.

В Управлении сложился очень хороший, дружный коллектив. Было много москвичей, ленинградцев, киевлян, веселых и остроумных одесситов. Может быть потому, что мы были оторваны от Большой земли, а также потому, что вся жизнь проходила на работе, люди очень сдружились. Среди работников Управления были люди различных национальностей – грузины, армяне, евреи, украинцы, белорусы и другие, но никогда никаких национальных распрей не было...

...Работали с 9 утра до 18 часов. С 18 до 21 часа был отдых, с 21 часа до 24 часов – опять на работе. Только в воскресенье можно было прийти на работу к 10 часам утра и работать до 14 часов.

А во время пурги, а они были часто, окна засыпало снегом полностью. А так как свет не всегда давали вовремя, приходилось иногда утром сидеть в темноте и ждать, пока дадут свет или откопают от снега окна...»

По мнению А.В.Антонова-Овсеенко, структура управления Северо-Печорского железнодорожного лагеря являлась типичной для всех лагерей этого рода:

Отделы управления

Политический
Второй отдел – УРО (учетно-распределительный)
Третий отдел – ОЧО (оперативно-чекистский)
Отдел кадров
ВСО (ВОХР) – Военизированная стрелковая охрана

ПРО – производственный отдел
КПО – контрольно-плановый
ОТИ – отдел технической инспекции
Технический
ОТС – отдел технического снабжения
ООС – отдел общего снабжения (в годы войны – ОИС – отдел интендантского снабжения)
ЭМО – электромеханический
Лесной
Сельхозотдел
Гуж-ветеринарный
Автомобильный
Связи
Торговый
Финансовый
Санитарный
КВО – культурно-воспитательный
ТРО – транспортный
КХО – коммунально-хозяйственный
АХО – административно-хозяйственный
Отдел противопожарной службы

В состав управления Печоржелдорлага помимо производственных и функциональных отделов, связанных с производственным сектором, входили специфические службы и отделы.

Самым могущественным и влиятельным подразделением управления был Политотдел управления лагеря, организованный в сентябре 1940 года. Фактически он выполнял функции районного (городского) комитета партии, курировал большой круг вопросов и организаций. Судьба любого человека зависела от руководства политотдела. По словам очевидцев, когда в конце 40-х – начале 50-х годов в Печоре проводились различные торжественные мероприятия, президиум сверкал золотыми и серебряными погонами. Гражданскими костюмами в президиуме отличались только секретарь райкома партии и председатель райисполкома. Уже к концу 1941 года на строительстве работало 732 коммуниста и 2600 комсомольцев, руководство которыми осуществлял политотдел.

А.В.Антонов-Овсеенко вспоминает:

«Политический отдел числился под № 1. Он и был первым в управлении. Возглавлял его долгое время полковник Кузнецов. Он имел обыкновение вызывать в свой огромный – по чину – кабинет начальников других отделов, и они, стоя навытяжку, с трепетным вниманием выслушивали указание лагерного бонзы. Диктаторские замашки полковника Кузнецова, его высокомерие легко объяснимы: он подчинялся непосредственно политотделу ГУЛАГа, а тот – Центральному Комитету партии».

А первым начальником политотдела был «молодой работник лагеря» Иван Егорович Голубков, родившийся в 1908 году в крестьянской семье, работавший каменщиком, зав. красным уголком, завклубом, профсоюзным активистом Союза строителей в Москве, в 1937-1940 годы – парторгом МГК ВКП(б) на строительстве московского водопровода и канализации. После этого в ноябре 1940 года он и был направлен в Печоржелдорлаг. Но уже в марте 1941

года был освобожден от занимаемой должности как «не обеспечивший политического руководства на строительстве».

В должности начальника политотдела И.Е.Голубкова сменил бригадный комиссар Иосиф Евдокимович Корнейчук, брат известного украинского советского драматурга А.Е.Корнейчука. Его высокое воинское звание, не соответствовавшее занимаемой должности, может свидетельствовать о том, что и он появился в Абези не по своей воле. Коллега И.Е.Корнейчука, начальник политотдела Ухтижемлага К.В.Рубан носил звание всего лишь батальонного комиссара. В конце 50-х годов полковник внутренней службы И.Е.Корнейчук служил начальником Орловского ИТЛ в Красноярском крае.

Второй отдел управления лагерем ведал учетом всего многообразного «лагнаселения», организовывал перемещение заключенных по производственной и режимной необходимости. Все прибывающие в лагерь этапы проходили через центральный пересылочный пункт.

Важную роль в лагерной администрации играл оперативно-чекистский отдел, который занимался оперативной работой, режимом и надзорной службой. Руководил этим отделом кадровый офицер НКВД, которого побаивались даже высокопоставленные работники лагеря и других организаций. Ведь он не подчинялся начальнику управления лагеря, а отчитывался непосредственно перед оперуправлением ГУЛАГа НКВД СССР. Начальником оперчекотдела был назначен лейтенант госбезопасности Алексей Михайлович Мальгин, происходивший из «семьи служителя культа», вступивший в партию в 1930 году.

О деятельности оперчекотдела свидетельствует следующий документ:

«Начальнику оперативного отдела ГУЛАГа НКВД
капитану госбезопасности
тов. ИОРШ
гор.Москва
наркому внутренних дел Коми АССР
ст. лейтенанту госбезопасности
тов.СИМАКОВУ
гор.Сыктывкар

О настроениях и контрреволюционных проявлениях
среди вольнонаемных и заключенных Печорского лагеря НКВД
в связи с войной

Война повысила активность контрреволюционного элемента в лагере.

Повстанческие и террористические настроения среди заключенных отмечены в 1-ом, 8-ом, 9-ом, 10-ом, и 4-ом отделениях лагеря.

Общее настроение заключенных лагеря напряженное.

Контрреволюционные группировки, пытавшиеся развернуть активную деятельность в связи с началом войны, ликвидированы в бывшем 3-ем, 8 и 9-ом отделениях. Арестовано ряд одиночек, проходящих по учетным делам и делам-формулярам, или проявившим свою активность с началом войны. Всего арестовано на 10 июля с.г. 52 активных контрреволюционера.

Побеги приняли более квалифицированный характер, хотя их количество несколько снизилось. Уже имелось два случая нападения на стрелков Военизированной охраны с целью отнять оружие. В 10-ом отделении это

нападение кончилось тем, что заключенные отобрали винтовку у стрелка ОМЕЛЬЧЕНКО и в количестве 15 человек ушли в побег. Потребовалось проведение многих оперативных мероприятий для того, чтобы этот побег ликвидировать.

В 4-ом отделении поляк заключенный БЕЛЯХОВИЧ пытался отнять винтовку у стрелка АЛЕКСАНДРОВА и не смог этого сделать лишь потому, что два заключенных вступились за стрелка.

Среди уголовников отмечены также контрреволюционные настроения в резкой форме.

Поляки ведут себя по-разному: часть предпочитает вообще молчать по поводу политических событий, заявляя, что в такой обстановке «лучше не иметь языка» для того, чтобы сохраниться. Другие, считая, что Англия сговорилась с Советским Союзом о восстановлении самостоятельного Польского государства, желают поражения Германии. Третьи, наиболее многочисленные, настроены антисоветски, ведут повстанческую агитацию, распространяют провокационные и пораженческие слухи.

Расслоение среди заключенных чувствуется очень сильно. Поток заявлений о призыве в РККА исходит от разных категорий заключенных. В большинстве случаев это искренние заявления, но часть из них, как это установлено агентурой, поданы с расчетом любыми средствами уйти из лагеря, а там определить «в какую сторону податься».

Зарегистрировано несколько случаев, когда русские заключенные били заключенных поляков за то, что последние высказывали уверенность в победе Гитлера.

Среди вольнонаемного состава зарегистрированы отдельные случаи контрреволюционной агитации, распространения провокационных слухов. Из вольнонаемных арестован пока один человек.

Сильно сказывается слабость нашей агентурной работы, в результате чего мы не прощупываем пока еще глубокие подпольные формирования.

В связи с этим сейчас перед аппаратом поставлена задача одновременно с развертыванием операции по изъятию активного контрреволюционного элемента, проводить вербовку квалифицированной агентуры, в первую очередь среди особо опасных контингентов. Фактический материал, рисующий к.р. проявления в лагере при этом прилагаю...

Начальник оперативного отдела Печорлага НКВД
лейтенант госбезопасности (МАЛЬГИН)
12 июля 1941 г.
ст.Кось-Ю

Культурно-воспитательный отдел занимался организацией воспитательной работы в лагерных подразделениях, издавал лагерную газету «Производственный бюллетень», курировал музыкально-драматический лагерный театр, несколько эстрадных ансамблей, кинопередвижки.

Организацию обеспечения «лагнаселения» вещдовольствием организовывал отдел интендантского снабжения. Снабжение огромного лагеря осуществлялось через систему баз: центральную, перевалочные и склады в каждом отделении.

В распоряжении санитарного отдела находились лазареты и медицинские пункты в строительных колоннах.

В аппарате управления лагерем работало много заключенных. В первом – четвертом отделениях – по 74 вольнонаемных и по 73 заключенных. В производственных отделах отделений из 232 сотрудников 22 были заключенными.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

21 июня 1940 года начальник ГУЛЖДС ГУЛАГа Н.А.Френкель утвердил основные показатели стройфинплана на 1940 год. По плану строительства 1940 года намечалось к декабрю открыть рабочее движение поездов к северу от Кожвы на расстояние 59 километров и к северу от Абези на 60 километров.

Строительство началось одновременно в пяти пунктах: Кожиме, Косью, Усы, Абези, Сармаю.

Вся трасса была разделена на два участка строительства – Северный (Кожва – Кочмес протяженностью 221 километр) и Южный (Кочмес – Воркута 239 километров). В состав Южного участка входили 29 лагпунктов, Северного – 27 лагпунктов. Были организованы 8 строительных отделений: 1, 2 и 3-й на Южном участке и 4-8-й – на Северном.

Первое отделение вело строительство от Кожвы до Сыни,
второе – от Сыни до Кожима,
третье – от Кожима до Кочмеса,
четвертое – от Кочмеса до Абези ,
пятое – от Абези до Сивой Маски,
шестое – от Сивой Маски до Ошвора,
седьмое – от Ошвора до Сейды,
восьмое – от Сейды до Воркуты.

Самыми крупными были 1, 2 и 5-е отделения. А в среднем в каждом отделении насчитывалось по семь лагпунктов и несколько десятков колонн. Если в июле 1940 года в лагере находился 3851 заключенный, то к январю 1941 года списочный состав рабочей силы заключенных насчитывал 34959 человек или в среднем по четыре тысячи на одно отделение. К июню 1941 года численность заключенных в отделениях Печоржелдорлага была доведена до 91644 человек, а к началу 1942 года – до 102354 человек. На стройке работало 430 инженеров и техников, 46 тракторов, 16 паровых экскаваторов, 1050 автомашин.

Вспоминает А.В.Антонов-Овсеенко:

«Лагерь был разделен на отделения, размещенные вдоль железнодорожной трассы. Штаб каждого отделения состоял из частей: ПТЧ – производственно-техническая часть, КПЧ – контрольно-плановая, ЧОС – часть общего снабжения, третья часть и т. д. Контингент заключенных был распределен по колоннам, лагпунктам, отдельным лагпунктам (ОЛП).При каждом отделении – отряд ВСО...»

«В 1940-1941 годах на линии было организовано 21 строительное отделение, – продолжает Е.Ф.Линде. – В Косью был создан Южный штаб, где руководил работами зам. начальника Управления и группа сотрудников из Абези. Работы были начаты одновременно везде, отсыпалось земполотно, строились малые иссо (искусственные сооружения), сооружалось много обходов. На первых порах работы велись в основном вручную – тачки, грабарки, машин было мало...»

Строительство железной дороги осуществлялось без технического проекта и генеральной сметы по материалам изыскательских экспедиций Лентранспроекта и Лентрансмостпроекта, которые находились в районе строительства. Сергей Дмитриевич Серов, бывший заключенный Печоржелдорлага, вспоминает: «Я вел бригаду к реке Усе по будущей железнодорожной трассе. Нам выдали лопаты без черенков, топоры без рукояток, пилы неточенные и неразведенные. На кострах мы обжигали березовые жерди и осколками стекла от банок скоблили дерево, придавая ему форму черенков и топорищ, инструменты точили на камнях».

Задачи по выполнению постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 мая 1940 года обсуждались на пленуме Коми обкома партии 22 октября 1940 года. На пленуме было отмечено, что Севжелдорлаг план 1940 года по земляным работам на 16-е октября выполнил на 102 %, уложен 291 км главных и станционных путей, закончена укладка пути Котлас – Ухта, на участке Кожва – Ухта уложено 125 км пути, от Ухты до Кожвы проложена автолежневая дорога протяженностью 235 км.

Печоржелдорлагом на 1 октября 1940 года уложено 21,2 км главных и станционных путей, 65 км автолежневых дорог.

Пленум обязал руководителей железнодорожных лагерей «принять меры для открытия рабочего движения поездов на участке Котлас – Кожва до 1 декабря 1940 года, на участке Кожва – Воркута до 1 декабря 1941 года».

«КУДА УШЛИ СОРОК ТЫСЯЧ?»

Об одном трагическом эпизоде в истории Печоржелдорлага упоминает в «Архипелаге ГУЛАГ» и А.И.Солженицын: «Осенью 1941 года Печоржеллаг имел списочный состав 50 тысяч заключенных, а весной 1942 года – 10 тысяч. За это время никуда не был отправлен ни один этап. Куда ушли сорок тысяч?» На этот риторический вопрос писателя сегодня можно дать ответ, опираясь на архивные источники и свидетельства очевидцев.

Осенью 1940 года, с наступлением холодов, ситуация на трассе резко ухудшилась, увеличилась заболеваемость и смертность заключенных. По неполным данным, на 1 января 1941 года, всего за семь месяцев существования лагеря, умерло 3586 заключенных. В 4, 6, 8 отделениях 60-80 процентов заключенных были больными или слабосильными. В декабре 1940 года в 118-й колонне 6-го отделения из 215 заключенных в строю было только 42 человека. Остановилась укладка главного пути, строительство Кожимского, Интинского, Усинского мостов, сократился подвоз продовольствия, медикаментов и материалов.

Вспоминает В.Х.Голик : «Возглавил Печоржелдорлаг Большаков, который, приехав в Абезь, заявил, что бараков для заключенных строить не будем, трассу пройдем в палатках и землянках, надо с первых дней форсировать объемы основных строительных работ железной дороги: рубка просеки, отсыпка насыпи, разработка выемки». Такая опрометчивость, а вернее преступность, привела к тому, что уже в зиму 1941 года от непосильных физических работ на трассе (а придя с работы, длившейся 10-12 часов, зона встречала жилищным холодом и сыростью) среди рабочих увеличились всякого рода простудные заболевания,цинга.Каждое утро из отделений по селектору поступала шифровка о смертности рабочих, которая с каждым днем росла, и

уже в весенне-зимнее время 1941 года была значительной – десятки человек в день».

На первой партийной конференции Печоржелдорлага в феврале 1941 года отмечалось, что «игнорирование вопросов своевременной подготовки к зиме не создало нормальных бытовых условий, что привело к массовой заболеваемости и смертности лагерного населения и вызвало срыв промышленного плана 1940 года».

Действительно, годовой план был выполнен только в следующем объеме:

рубка, корчевка	77,9 %
земляные работы	83,6 %
выторфовка	129,0 %
мосты деревянные	128,7 %
трубы бетонные	113,0 %
укладка главного пути	96,0 %
автогуждорога	75,5 %
зимник	114,2 %
ВС (временное строительство)	
жилое	116,6 %
промышл.	106,8 %
временная связь	45,1 %
глубинный завоз	142,7 %
сельхозработы	31,0 %

В записке Печорского окружкома ВКП(б) «О производственной деятельности Лагеря и Строительства за 1940 год» указывалось: «Фактически Постановление ЦК и СНК по выполнению плана 1940 года оказалось сорванным, создалась явная угроза срыва производственного плана 1 квартала 1941 года.

Руководство Управления встало на неправильный путь, бросив все прибывшие силы на выполнение производственного плана, не уделив серьезного внимания обустройству Лагеря, созданию необходимых бытовых условий лагнаселению, не приняв серьезных мер к завозу и обеспечению продовольствия и вещдовольствия.

Прибывшие этапы за время продолжительного этапирования были утомлены и истощены отсевом больных. При этапировании в отделения не получили необходимой медицинской помощи. Не вникая в глубину этого вопроса и не обращая внимания на последствия, без разбора физического состояния заключенных, они выводились на трудоемкие работы. Находясь в отвратительных бытовых условиях – необустроенных бараках, без постельных принадлежностей, необмундированные, и с наличием плохого питания – стали быстро выходить из строя. На 1 января 1941 года в Лагере насчитывалось 7 тысяч человек больных и умерших 3 586 человек. Создалась реальная угроза срыва плана строительства».

В докладе «О состоянии работ на 7 отделении Печорлага» бюро Печорского окружкома ВКП(б) (март 1941 года) говорилось: «Санитарно-бытовое состояние на колоннах было совершенно неудовлетворительно. На колоннах была большая скученность, люди размещались на сплошных нарах. На большинстве жилых помещений колонн мало дневного света, темнота, сырость, что отражается на организме людей. Свыше двух тысяч истощенных и слабосильных, которые постоянно находились на колоннах, не работали. Были колонны, где ежедневно умирало по два-три человека».

За сложившуюся ситуацию начальник управления лагеря Г.П.Большаков, начальник санотдела К.В.Новосадова, начальник отдела снабжения В.Н.Гейденрейх, начальник 4-го отделения М.И.Сифинер и его заместитель М.И.Доброшинский, начальник 8-го отделения Н.Кондрашин, заместитель начальника 7-го отделения И.В.Савицкий были арестованы и отданы под суд.

Е.Ф.Линде вспоминает об этом эпизоде так: «В конце декабря 1940 года, придя на работу, мы узнали, что нашего начальника Управления и несколько начальников отделов арестовали. По слухам, они были осуждены «без права переписки». Что с ними стало, мы так и не узнали...» Рассказ Е.Ф.Линде дополняют воспоминания В.Х.Голика : «Не случайно было возбуждено уголовное дело в связи с большой смертностью рабочих. Судили начальника Печоржелдорлага Большакова, начальника ОИС (отдел интендантского снабжения), начальника санотдела и других. Военный трибунал приговорил Большакова к 15 годам, остальных к 10 годам лишения свободы». Дальнейшая судьба первого начальника Печоржелдорлага неизвестна.

В постановлении Первой партийной конференции «Строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали», состоявшейся 20 февраля 1941 года, деятельности прежнего лагерного начальства была дана следующая оценка: «Партийная конференция осуждает антигосударственную практику бывшего руководства строительства и контрольно-планового отдела, направленную на развал организационно-технического и хозяйственного укрепления колонн и срыв производственного плана, и указывает руководству Политотдела на близорукость и политическую слепоту к фактам вопиющих безобразий. Одновременно призывает все партийные организации, каждого коммуниста, принять все меры к тому, чтобы в кратчайшие сроки ликвидировать последствия вредительской деятельности бывшего хозяйственного руководства и на основании проведения в жизнь решений XVIII партконференции, обеспечить выполнение государственного плана».

Обязанности начальника Печоржелдорлага до 6 мая 1941 года исполнял Чесноков. С мая 1941 по сентябрь 1942 года начальником лагеря был Николай Федорович Потемкин. Е.Ф.Линде вспоминает: «Замначуправления одно время был Потемкин. У Солженицына сказано: «Потемкин – бывший драгунский вахмистр, потом коммунист, чекист и вот начальник Кемперпункта. В Кеми он открыл ресторан, оркестранты его были консерваторцы, официантки в шелковых платьях. Приезжие товарищи из Главного Управления Лагерей, из карточной Москвы, могли здесь роскошно пировать в начале 30-х годов, к столу подавала им княгиня Шаховская, а счет подавался условный, копеек за тридцать, остальное за счет лагеря...» Н.В. Потемкин был кадровым офицером НКВД и имел богатую гулаговскую биографию. В начале 50-х годов полковник внутренней службы Потемкин служил начальником строительства 505 – в Монголии и 506 – на Сахалине.

Новое руководство наметило план на 1941 год «из расчета четырех ступеней»:

1. от 0 до 114 км окончить укладку к 1.5.1941
2. от 114 до 220 км окончить укладку к 1.8.1941
3. от 0 до 66 км окончить укладку к 1.9.1941
4. от 66 до 240 км окончить укладку к 1.11.1941

ПО ПРИКАЗУ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ОБОРОНЫ

С начала Великой Отечественной войны Печорский угольный бассейн приобрел стратегическое значение для снабжения углем Ленинграда, Москвы, Северного флота. Поэтому довоенные планы строительства были изменены. Для ускорения работ и более оперативного управления строительством на трассе были организованы 21 строительное отделение на каждые 20 км пути. Каждое отделение вело отсыпку полотна на север и юг одовременно. Вдоль трассы было начато строительство автолежневой дороги. Полностью она была построена уже в августе 1942 года.

Инженеры Печоржелдорлага и Лентранспроекта приняли решение строить дорогу по временной схеме, обходя все естественные преграды и труднопроходимые места. Заново были сделаны все чертежи и расчеты. Подъемы и повороты стали критически допустимыми. Выемки и насыпи делались минимальными. Шпал расходовалось в 2-3 раза меньше нормы. Путь укладывался из рельс, привезенных из Карелии и Дальнего Востока, где было законсервировано все транспортное строительство. Укладывались рельсы даже демидовского производства с клеймом в виде соболя.

На самом северном участке дороги рельсы укладывались прямо на землю, а через реки устраивались ледяные переправы. Широко использовались деревянные конструкции.

Замначальника лагеря А.И.Бровицкий вспоминает: «На южном участке пути, на первых десяти километрах от станции Печора уже возили грунт из карьера «вертушками». Были случаи, когда отсыпанное днем полотно на следующее утро исчезало в бездонном болоте. Из-за сжатых сроков мы вынуждены были проходить отдельные выемки узкими траншеями, в которых только-только проходил поезд. Однажды в такой траншее произошел оползень и засыпало паровоз с несколькими платформами. Пришлось состав так и оставить под землей, а рядом сделать обход. Время – вот что было самым главным.

В сентябре 1941 года была начата укладка рельсов. Ежедневно отсыпалось 40 тысяч кубометров насыпи. Все работы производились вручную.

В 1941 году несколько отделений Южного участка строительства были объединены в одно (первое). На Северном участке были организованы семь новых отделений (8-14). Появились шесть новых ОЛПов – пересыльный в Кожве, судостроительный в Палякурья, КОЛП и инвалидный ОЛП в Абези, сельхозы Абезь и Синью.

В июле-августе 1941 года строители железной дороги пересекли самый трудный участок – интинские болота – и соединились в Кочмесе с колоннами, укладывавшими полотно со стороны Абези. К северу от Абези дорога достигла Сивой Маски. Идя навстречу друг другу одновременно из нескольких точек трассы, некоторые бригады и боеучастки в октябре 1941 г. укладывали по 5 километров рельсового полотна в день. Е.Ф.Линде вспоминает:

«Я нанесла на миллиметровку всю линию, пометив на ней и искусственные сооружения. Получилась такая гармошка. Ежедневно в 22 часа вечера устраивались селекторные совещания у начальника Управления, на которых начальники работ докладывали, что сделано за сутки. Эти данные я отмечала в своей гармошке. Очень интересно было отмечать укладку пути. Она велась одновременно в нескольких местах. В некоторые дни укладывали до пяти ки-

лометров. Никаких путеукладчиков не было, все делалось вручную. Это было очень интересно видеть, как растет наша железная дорога...»

28 декабря 1941 года первый поезд пришел в Воркуту. Паровоз ОВ № 5831 со скоростью 4-5 км/ч привез в Кожву две двухосные платформы с углем и несколько вагонов с подарками для бойцов Красной Армии. Задача, поставленная перед Печоржелдорлагом, была выполнена.

По подсчетам специалистов, скорость строительства железной дороги на участке Кожва – Воркута достигала в среднем 1,9 километра в сутки, тогда как Мурманская железная дорога строилась со скоростью 1,7, Туркснб – 1,1, Среднесибирская дорога – 0,9 километра в сутки. Четыреста шестьдесят километров железнодорожного полотна были уложены за 180 дней.

В 1941 году положение заключенных почти не улучшилось. Об этом свидетельствуют материалы справки «О производственной деятельности и состояния лагеря 14 отделения Печорлага НКВД СССР» на имя первого секретаря Коми обкома ВКП(б) Тараненко (октябрь 1941 года), подписанной заместителем заведующего оргинструкторским отделом обкома партии Алифановым:

«Бытовое состояние лагеря находится в исключительно плохом состоянии. Большинство колонн к зиме совершенно не подготовлены, бараки и палатки не утеплены, кухни не достроены, не оборудованы. Отопительных приборов не хватает. В бараках большая скученность, холод, поголовная вшивость. Постельными принадлежностями не обеспечены, даже рекордисты спят на голых нарах. Колонны запасом дров не обеспечены. Слабосильный контингент в колоннах не выделен, слабых и больных посылали на общие работы, которые они в силу своей слабости не выдерживали и умирали на работе. Из 6 092 заключенных 22% слабосильных и больных. Лазарет не оборудован, при нем только одна палатка и один барак. Больных укладывают прямо на голый пол, поэтому наблюдается большая смертность. Только в октябре 1941 года умерло 150 человек...»

В 8 строительном отделении 40 процентов заключенных проживало в 24 бараках, 60 процентов – в 70 палатках, из которых 50 были размером 7 на 21 и 20 размером 6 на 9 м. В 10 отделении 40 процентов заключенных проживало в 16 бараках и 60 процентов – в 53 палатках.

По воспоминаниям В.К.Ясного, осенью 1942 года поселок Абезь выглядел следующим образом: «Управление лагерем и строительством, центральный (комендантский) ОЛП, центральные ремонтные мастерские, автотранспортная колонна. Ниже по течению реки Усы – центральный лазарет, еще ниже – сельхоз. Через Усу строится железнодорожный мост. На берегу Усы над высоким обрывом наполовину вкопанное в землю здание – управление. Рядом с ним – величественное деревянное здание театра, около него строящееся здание электростанции. К концу 1942 года поселок приобрел более обжитой вид: добротные бараки, в которых было относительно сухо и тепло, жизнь и быт вольнонаемных и заключенных более-менее устоялись».

28 октября 1942 года Оргкомитет Президиума Верховного Совета Коми АССР по Кожвинскому району «в связи с созданием и неуклонным дальнейшим развитием промышленного центра в районе Абези» принял постановление «образовать в поселке Абезь рабочий поселок и организовать поселковый Совет депутатов трудящихся с включением населенных пунктов: поселок Абезь, ж.д. станции Абезь, Сивая Маска, сельхозов Фион

и Сивая Маска, ж.д.разъездов Орчита, Ошперь, Петрунь, Бугры, Пиярга, Марков, Сарма-ю, Амшор».

В самый трудный период строительства осенью 1942 года новым начальником лагеря был назначен старший лейтенант госбезопасности В.А.Барабанов, имевший большой опыт железнодорожного строительства на Дальнем Востоке.

Сменилось руководство политотдела Печоржелдорлага, начальником которого был назначен бригадный комиссар И.Е.Корнейчук, его заместителем стал капитан госбезопасности В.Я.Якимец, помощником по комсомолу – Д.И.Малярчук, ответственным секретарем парткомиссии – В.Д.Кузнецов. Тогда же в Абезь прибыла большая группа железнодорожников, эвакуированных из оккупированных районов страны. Начальниками ведущих служб были назначены: Гроссман (служба пути), Лобанов (дистанция пути), Левиков (паровозная служба).

Вспоминает инженер Наталья Александровна Жукова: «Как только начались бомбежки, все работы были остановлены, началась эвакуация. Разобранные рельсы и шпалы отгружались, искусственные сооружения минировались, все уезжали в Коми АССР. Мы, как железнодорожники, уезжали последним эшелоном. С собой разрешалось брать только нательное белье, посуду. До Вологды добрались быстро, хотя перед нами идущий состав был обстрелян. Детей оставили на станции Иоссер, а эшелон с работающими пошел до Кожвы».

«ПРЕДАН ДЕЛУ ПАРТИИ ЛЕНИНА-СТАЛИНА»

Василий Арсентьевич Барабанов родился 21 апреля 1900 года в селе Алтуфьево Ленинского района Московской области, в зажиточной крестьянской семье. С июня 1919 года по август 1920 года заведовал Народным домом в родном селе. С августа по декабрь 1920 года – слушатель Военно-хозяйственных курсов. С декабря 1920 по июнь 1924 года являлся слушателем административно-хозяйственного факультета Военно-хозяйственной академии в Москве. Обучаясь в академии, в декабре 1922 года был принят в члены партии Городским райкомом РКП(б) города Ленинграда (партбилет № 3919522). «Колебаний не было, в оппозициях не участвовал». Получил специальность администратора, хозяйственника, военного инженера и экономиста.

После окончания академии, с июня по август 1924 года служил помощником начальника Военно-хозяйственного управления РККА.

Из «Послужного списка товарища Барабанова Василия Арсентьевича»:

«Прохождение службы в органах и войсках НКВД и РККА.

август 1924 – январь 1929 года – помощник уполномоченного, уполномоченный, помощник начальника отделения Особого отдела ОГПУ СССР;

январь – декабрь 1929 года – заместитель начальника Особого отдела Среднеазиатского военного округа (Полномочное представительство ОГПУ по Средней Азии);

декабрь 1929 – август 1932 года – помначотделения, начальник отделения, начальник Особого отдела корпуса МВО, помощник начальника Особого отдела МВО (Полномочное представительство ОГПУ СССР по городу Москве и Московской области);

август 1932 – апрель 1934 года – заместитель начальника Управления Войск ОГПУ СССР (Московская область);

апрель 1934 – апрель 1935 года – начальник 3 отдела, заместитель начальника Дмитровского ИТЛ НКВД...»

В апреле 1935 года был исключен из ВКП(б) и переведен из центрального аппарата НКВД на работу в систему ГУЛАГа СССР.

«...Апрель 1935 – декабрь 1937 года – начальник Воркутского промысла, Воркутинского рудника, начальник строительства железной дороги Воркута – Усть-Уса, начальник 1 уголовного отделения 3 отдела Управления Ухто-Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД (пос.Чибью Коми АССР);

декабрь 1937 – январь 1940 года – помощник начальника Управления железнодорожного строительства на Дальнем Востоке (г.Свободный Хабаровского края);

январь 1940 – март 1942 года – начальник Нижне-Амурского ИТЛ НКВД (г.Комсомольск-на-Амуре Хабаровского края);

март – сентябрь 1942 года – начальник Саратовского ИТЛ НКВД (г.Саратов)...»

Находясь на службе в дальневосточных железнодорожных лагерях, зарекомендовал себя хорошим чекистом и в январе 1941 года был восстановлен в партии с сохранением партстажа.

В сентябре 1942 старший лейтенант госбезопасности В.А.Барабанов был назначен начальником Северо-Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД. О его назначении на эту должность свидетельствуют документы из личного дела:

Характеристика работника

На работе в системе Главного Управления железнодорожного строительства НКВД СССР проявил себя способным организатором, хорошо знающим производство и лагерь. Товарищ БАРАБАНОВ проделал большую работу по строительству вторых путей и аэродромов на Дальнем Востоке, за что награжден Правительством орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За трудовое отличие».

В 1942 году, будучи назначен начальником Управления Саратовского исправительно-трудового лагеря, тов. БАРАБАНОВ сумел обеспечить досрочное окончание строительства и сдачу железной дороги в эксплуатацию НКПС.

За досрочное открытие движения по линии Камышин-Саратов приказом Народного Комиссара тов. БЕРИЯ № 0419 от 22.X.42 г. тов. БАРАБАНОВ получил благодарность и премирован месячным окладом.

ПРОВЕРКА: проведена, см. приложение к справке на отдельном листе.

Предложение о назначении работника

Главное управление лагерей железнодорожного строительства НКВД СССР и Главное управление исправительно-трудовых лагерей и колоний НКВД СССР просят отдел кадров НКВД СССР представить для утверждения тов. БАРАБАНОВА Василия Арсентьевича в ЦК ВКП(б) для утверждения в занимаемой должности начальника Управления Саратовского исправительно-трудового лагеря НКВД.

Заключение ОК НКВД

Отдел кадров НКВД считает возможным просить ЦК ВКП(б) об утверждении тов. БАРАБАНОВА Василия Арсентьевича в должности начальника Управления Саратовского ИТЛ НКВД.

Утвержден в ЦК ВКП(б) 11.V.1942 г.

В связи с производственной реорганизацией Саратовского исправительно-трудового лагеря НКВД Заместитель Народного Комиссара т.ЧЕРНЫШЕВ обратился с просьбой назначить тов. БАРАБАНОВА Василия Арсентьевича заместителем начальника Управления Северо-Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД.

На вышеуказанную должность назначен приказом НКВД СССР № 2829 от 5.IX.42 г.

Начальник ОК НКВД.

Совершенно секретно.
3 экземпляра

Приложение к справке на БАРАБАНОВА Василия Арсентьевича

По сообщению начальника Краснополянского РО УНКВД Московской области БАРАБАНОВ происходит из зажиточной семьи огородников. Отец до революции имел клубничный сад в 10 га. с применением наемной рабочей силы до 20 чел. и бакалейную лавку. Сестра БАРАБАНОВА в 1937 году арестовывалась и высылалась. Ее муж ВАСИЛЬЕВ за к-р деятельность арестован органами НКВД. Брат отца БАРАБАНОВА – БАРАБАНОВ В.Ф. – в 1930 году раскулачен, его дочь замужем за крупным б. капиталистом фирмы «Га» и «Караван», в годы революции оба бежали в Германию, где проживают в настоящее время. Состоял членом ВКП(б), исключался за пьянство.

Спецпроверки проведены с 1922 по 1935 годы. Перепроверка в 1939 году. Восстановлен в ВКП(б) в 1940 году.

Начальник 6 отделения ОК НКВД СССР
ст.лейтенант ГБ ФИЛАТКИН
Оперуполномоченный 6 отделения ОК
мл.лейтенант ГБ БАЧУРИН

О приезде В.А.Барабанова на Печору рассказывает Е.Ф.Линде:

«В.А.Барабанов приехал в Абезь в конце 1942 года. Это был великолепный организатор, энциклопедически образованный человек. Когда в клубе собиралось большое совещание и выступал Барабанов, все управленцы прибегали послушать его выступление. Он обычно ходил по сцене, говорил полтора-два часа без всяких записей. Речью он владел превосходно. Когда Барабанов собирал начальников отделов и инженеров для решения трудных организационных или технических вопросов и выслушивал предложения, выяснялось, что все затрудняются и не знают выхода из создавшейся ситуации. Тогда выступал он и говорил, что и как надо сделать. И все изумлялись, какие простые выходы он находил в сложных вопросах.

Барабанов, приехав в Абезь и узнав, как обстоит дело с питанием, послал в ГКО СССР письмо с просьбой приравнять строителей Печорской магистрали по снабжению к полярникам. Кстати, Абезь находится за Полярным кругом. Через некоторое время решение было принято, и мы начали получать мясные консервы из Бразилии, американский бекон в банках, канадскую муку, яичный порошок, сахар. Это было огромное подспорье.

Барабанов понимал, что мы в Абези лишены очень многого, в том числе солнца, так как в основном небо чаще низкое, серое, солнечных дней мало. Поэтому, когда, обычно в первой декаде августа, устанавливалась хорошая, теплая, солнечная погода, Барабанов разрешал обеденный перерыв с 12 до

14 часов. И в это время мы, забыв о своем скудном обеде в столовой, бежали под горку на песчаный берег Усы и купались и загорали все два часа. Но таких дней в году было не больше шести-семи».

Инженер А.Д.Цфас, работавший секретарем Наркома тяжелой промышленности С.Орджоникидзе, говорил, что начальник Печоржелдорлага выделяется среди остальных своей выдержкой и своеобразным, нестандартным мышлением.

Из служебной характеристики
на начальника Управления Северо-Печорского ж.д.строительства и ИТЛ
подполковника БАРАБАНОВА Василия Арсентьевича

Обладает большим, 13-летним опытом руководящей административно-хозяйственной работы на стройках и лагерях НКВД.

Возглавляя крупное Северо-Печорское железнодорожное строительство и лагерь НКВД и руководя действующей железнодорожной линией Кожва – Воркута в течение ряда лет, тов. БАРАБАНОВ проявляет большие организаторские способности, сильную волю, знание дела, принципиальность в решении больших и малых дел, проявляет достаточную чуткость к людям и умение руководить.

Тов. БАРАБАНОВ предан партии Ленина-Сталина, политически хорошо развит, регулярно читает газеты, журналы, свободно ориентируется в вопросах текущей международной и внутренней политики. Идеологически и морально устойчив. В партийной жизни активен. Пользуется большим авторитетом в партийной организации и в коллективе строителей и железнодорожников.

К недостаткам тов. БАРАБАНОВА относится склонность решать вопросы единолично, подчас без учета мнения Политического отдела и парторганизации.

По своим деловым и политическим качествам тов. БАРАБАНОВ перерос начальника стройки и вполне может быть выдвинут на руководящую работу большего масштаба.

Начальник Политотдела Печорлага НКВД
подполковник КУЗНЕЦОВ
6 июня 1945 года

Что и произошло в апреле 1947 года, когда полковник В.А.Барабанов был назначен начальником Северного Управления железнодорожного строительства МВД СССР. В эти годы его знал заключенный этого лагеря Л.Шерешевский: «Этот незаурядный человек успел пройти старую чекистскую школу и в глубине души понимал, как много среди его подопечных безвинно страдающих людей. Исполняя все требования своей службы, он сумел все же сохранить человеческий облик, заботился о культуре и медицинском обслуживании в колоннах, старался, насколько это было в его власти, облегчить участь попавших в беду людей».

За долгую службу в органах ОГПУ-НКВД-МВД СССР В.А.Барабанов был отмечен многими правительственными наградами, в том числе Знаком Почетного работника ВЧК-ОГПУ (1932 г.), медалью «За трудовое отличие» (1941 г. за строительство вторых путей на Дальнем Востоке), орденами Трудового Красного Знамени (1941 г. за строительство аэродромов), Боевого Красного Знамени (1943 г. за строительство железной дороги Саратов-Сталинград), Ленина (1943 г. за строительство Северо-Печорской железной дороги), Крас-

ной Звезды (1944 г. за выслугу лет), Ленина (1943 г. за долгую и безупречную службу в органах НКВД), Красного Знамени (1944 г.), Отечественной войны 2 степени (1946 г. за достигнутые успехи в развитии сельского хозяйства, промышленности, науки, культуры и искусства).

После Абези и Игарки В.А.Барабанов служил начальником Цимлянского ИТЛ, который строил Цимлянский гидроузел, включавший в себя ГЭС и водохранилище площадью 2700 квадратных километров, которое питало Волго-Донской канал.Там, «за особо выдающиеся заслуги и самоотверженную работу» полковнику В.А.Барабанову было присвоено звание Героя социалистического труда, воинское звание генерал-майора.

В июле 1952 года он назначается начальником Главного управления лагерей по строительству нефтеперерабатывающих заводов и предприятий искусственного жидкого топлива, в которое были включены 6 лагерей этой отрасли, а также ИТЛ и Строительство Особого района, строившее комплекс зданий МГУ на Ленинских Горах в Москве.

В ноябре 1954 года генерал В.А.Барабанов вышел в отставку по выслуге лет в органах НКВД МВД СССР. После выхода на пенсию он в течение трех лет возглавлял совет общественной приемной редакции газеты «Известия».

КОЖВИНСКИЙ УЗЕЛ

Решающее значение для строительства всей Северо-Печорской магистрали имел Кожвинский промышленно-транспортный комплекс (мост через реку Печору, железнодорожная станция, локомотивное депо, лесокомбинат, снабженческие базы, пересыльный пункт, лазареты и сангородки, другие промышленные и лагерные объекты).

Подготовка к строительству всех этих объектов началась еще в 1938 году, когда на высоком берегу Печоры появились первые заключенные. Об этом вспоминает Сергей Петрович Артемов – секретарь комитета ВЛКСМ Магнитогорского металлургического комбината, отбывавший срок наказания в Печоржелдорлаге: «4 июля 1938 года из Нарьян-Мара отправился караван из восьми барж и четырех буксиров. Пять барж в три яруса были забиты заключенными по 400 человек в каждой.

8 июля 1938 года мы прибыли на место. Нам сказали, что оно называется Канин Нос. Из барж стали выползать ослабевшие люди, помогая друг другу. Берег был крутой, пришлось многих нести на руках. Я помню, как один из заключенных, в военной форме, упал и не смог подняться. К нему подбежал охранник и ударил прикладом. Я попытался помочь, получил удар в спину, и мы оба покатились вниз. Со всех сторон закричали, что это произвол, что всех привезли на Север для расправы.

Подбежал начальник конвоя, приказал нам подняться. Товарищи по этапу помогли нам буквально ползком взобраться наверх. На этом месте теперь памятник Русанову.

Лагерное начальство разбило нас по бригадам, распределило по работам. В первую очередь стали выгружать тачки, лопаты, кирки, клинья, колючую проволоку, в последнюю – муку и соль.

При зачистке барж в трюмах обнаружили 80 трупов. Их вытащили на кромку берега, произвели шмон, поснимали одежду и голых бросили в воду. Одежду сожгли на костре.

Итак, 8 июля 1938 года Печора приняла первые жертвы Сталина. Территория была разбита на участки до самого Аранца по берегу реки. Одна бригада стала сразу пилить лес и делать столбы для зоны с колючей проволокой».

В июне 1940 года было организовано VI Кожвинское лагерное отделение Севжелдорлага. Люди, продовольствие, инструменты были заброшены на Печору из района Чибью водным путем по таежным рекам.

После организации Печоржелдорлага оно было реорганизовано в Первое Печорское строительное отделение, которое должно было построить 80 километров пути, объединяло двадцать строительных лагколонн, в которых находился 20841 заключенный.

С началом Великой Отечественной войны строительство Северо-Печорской магистрали получило особое значение. Уже 15 июля 1941 года бюро Коми обкома ВКП(б) приняло специальное постановление, в котором указывалось, что «проведение железной дороги к воркутинскому углю в период Отечественной войны приобретает исключительное значение для обороны нашей страны».

На 1 июля 1941 года отделением было выполнено 413676 кубометров земляных работ, уложено 81018 метров главного пути, 13666 метров тупиков, построено 1357 метров деревянных мостов, заготовлено 198995 кубометров делового леса и 245000 кубометров дров.

Однако, летом 1941 года Печорское отделение в течение двух месяцев не выполняло производственный план. Это ставило под угрозу срыва утвержденный ГКО срок окончания строительства всей дороги в декабре 1941 года.

Главной причиной невыполнения производственного плана было полное физическое истощение заключенных – строителей. В среднем, ежедневно в отделении болело 2 923 строителей – заключенных, 5818 заключенных занимались только «легким физическим трудом».

31 июля 1941 года на станции Печора был собран партийно-хозяйственный актив отделения, в котором приняло участие 84 члена партии, работавших в отделении. Практика проведения подобных активов была одним из проверенных методов партийно-политического руководства. На повестку дня был вынесен только один вопрос «О ходе выполнения производственного плана и очередные задачи по выполнению решений бюро Коми обкома ВКП(б)».

Доклад на активе сделал начальник отделения М.Я. Монес, который рассказал о «состоянии лагерной линии»: «Жилой фонд в связи со сбросом значительного контингента и намечающимся сбросом излишней рабочей силы следует считать нормальным («сброс рабочей силы» – показатель смертности заключенных). Санитарное состояние жилых помещений неудовлетворительно. В бараках сплошная грязь, сырость, люди спят в одежде и обуви. Все проходящие на север этапы вынуждены оставлять в нашем отделении больных. Первое отделение является отстойником, и нашей санчасти надо поставить работу так, чтобы обеспечить более быстрое выздоровление и ввод их в рабочее состояние».

Особое внимание на собрании было обращено на вопросы дисциплины: «Мы не должны забывать о режиме лагеря, о необходимости крайней бдительности, выявлять дезорганизаторов производства, паникеров, распространителей слухов и расправляться с ними без всякой пощады».

Секретарь парторганизации Шварцман посвятил свой доклад культурно-воспитательной работе в лагере. Начал он с самокритики. «Работу никто не

перестроил, не чувствуется у нас еще такого нужного подъема в работе, огонька производственного, который должен быть сейчас у каждого из нас». Потом он долго говорил о партийной агитации, которая «должна нести в массы огненное слово большевистской правды, разжигать в сердцах людей священную ненависть к фашистским извергам и поработителям». Примерно так же выступали и другие участники актива.

Секретарь Кожвинского райкома ВКП(б) С.П.Безгодов заявил: «Дезорганизаторов производства, независимо от того, вольнонаемный он или заключенный, надо судить, как мешающих строительству. В это дело надо включаться партийной и комсомольской организациям, оказывать помощь».

После обсуждения вопроса партийный актив принял большое постановление, в котором потребовал «от всех хозяйственных руководителей, коммунистов, комсомольцев, беспартийных большевиков немедленно перестроить работу на военный лад, подчинив все интересам фронта и разгрома врага».

О тех днях вспоминает Б.Д. Серов: «Война застала меня в лагерях Мончегорска на Кольском полуострове. 21 июня 1941 года собрали большой этап, и пешком под конвоем двинулись мы в сторону Кандалакши. Сначала пешком, потом по озерам на баржах. А в Кандалакше набили нами трюмы морских судов и по волнам этапировали в Архангельск. Здесь – снова на баржи и по Северной Двине за 15 – 18 дней доставили в Айкино. А уже оттуда в теплушках привезли на станцию Кожва.

Здесь перебросили на песчаный остров посреди Печоры. Дальше путь наш лежал на Абезь. Но пока пришлось ждать.

Лето 1941 года на Печоре выдалось жаркое. На острове укрыться ни от дождя, ни от солнца негде. Кормили нас селедкой, соленой треской. Кухни еще не прибыли, а, якобы из-за боязни эпидемии дизентерии, к воде подходить было строго воспрещено. Вокруг были установлены вышки и охрана частенько для острастки стреляла...»

Таким был на Печоре летний день 31 июля 1941 года. До открытия рабочего движения поездов по строящейся железной дороге оставалось еще 147 дней и много километров стального пути, которые еще предстояло построить.

ПЕЧОРСКИЙ МОСТ

Важнейшей проблемой строительства было возведение мостов через реки. На линии строящейся трассы было запланировано десять мостов общей протяженностью 3,5 километра, в том числе через такие крупные реки, как Северная Двина, Вычегда, Печора.

р.Северная Двина – 946 метров
р.Виледь – 313
р.Вымь – 279
р.Вычегда – 616
р.Кылтовка – 80
р.Ижма – 200
р.Нижняя Айюва – 103
р.Верхняя Айюва – 73
р.Чикшина – 186
р.Печора – 717

Все эти мосты были спланированы на каменных или бетонных опорах с металлическими или железобетонными пролетными строениями. Высота опор на ряде мостов достигала 20 метров. Много пролетов покрыто фермами больших размеров – 109, 127, 158 метров...

Три моста – через реки Северная Двина, Печора, Вычегда – относились к категории крупных мостов.

Согласно проекту для сооружения этих мостов необходимо было уложить 75 тысяч кубометров кладки и смонтировать 13 760 тонн металлических ферм. Весь этот огромный объем работ необходимо было выполнить в течение всего лишь полутора лет, причем бесперебойность движения по магистрали должна была быть обеспечена и в период строительства больших мостов. Этого удалось достичь, построив ряд временных переправ – как зимних, так и летних.

Для ускорения строительства мосты в основном возводились в зимнее время. Отсутствие вблизи трассы камня, удовлетворяющего техническим требованиям, вынудило строителей заменить бутовую и бутобетонную кладку на бетонную, а сам бетон изготовлять на гравии, а не на щебне.

Задержка в доставке облицовки заставила вообще отказаться от гранитной облицовки и заменить ее железобетонной или уменьшить ее объем, доведя гранитную часть только до уровня на полметра выше горизонта высокой воды. Опоры Вымского моста построены из бетона на привозном гравии, а на Печорского – на привозном песке и камне.

Но особенно большие затруднения вызвало отсутствие металла для ферм. Из необходимых 13 760 тонн удалось получить только 5 600 тонн – 40 процентов.

В соответствии с постановлением СНК СССР от 12 февраля 1942 года № 175-92 на строительство Северо-Печорской железной дороги было доставлено:

– 4700 тонн мостовых пролетов, в том числе Перовским заводом Наркомтяжстроя СССР – 3000 тонн, со строительства Дворца Советов в Москве – 1700 тонн;

– демонтировано в апреле 1942 года одно мостовое пролетное строение протяженностью 87,6 метра через канал Москва – Волга, и железнодорожная ферма пролетом 129 метров через реку Шексну.

В этих условиях было решено строить комбинированные мосты. При этом, возведя постоянные опоры, полученный металл использовали только для перекрытия главных речных пролетов. А остальные пролеты перекрывали временными конструкциями из деревянных ферм Гау, названных так по имени американского инженера, который их изобрел. Эти фермы укрепляли временными промежуточными деревянными опорами башенного типа, защищая их от ледохода мощными ледорезами.

Постройка этих, доходящих до 20 метров опор и ледорезов стала одной из новых технически сложных задач. Немало трудностей предстояло преодолеть и в связи с необходимостью в короткий срок изготовить большое число ферм Гау, в том числе 19 ферм для Северодвинского моста и 10 ферм – для Печорского. Для этого пришлось в короткий срок освоить совершенно новый вид работ и организовать сушку большого количества леса.

Несмотря на то, что трасса шла по сплошной тайге, строительство постоянно испытывало недостаток в качественной мостовой древесине. Мостовой лес приходилось добывать на значительном (15-20 километров) удалении от трассы, причем зачастую на одном гектаре можно было вырубить только по несколько подходящих деревьев.

И все же к маю 1941 года главные мосты были в основном построены. За успешное окончание строительства Печорского и Северодвинского мостов Нарком внутренних дел СССР Л.П.Берия объявил участникам строительства благодарность.

Самым большим природным препятствием на пути строителей стала река Печора. Еще в 1938 году была размечена трасса будущего моста, а на подходах к нему вырублена просека. Тогда же были начаты кессонные работы.

В 1940 году на строительстве моста работали четыре колонны, не считая тех, что возводили земляные насыпи на подходах к нему. Руководил стройкой опытный мостостроитель Аркадий Степанович Славин, участками работ – инженеры В.В.Бутов и Н.И.Курдюков. Кроме заключенных, на строительстве моста работало около 100 вольнонаемных и командированных. Строительно-монтажный поезд № 3, занятый на строительстве моста с 15 января 1941 года, уложил более 45 тысяч кубометров бетона. Непосредственно на возведении моста работали 150 заключенных колонны № 17 под руководством прораба Бажанова.

Росла производственная база. На левом берегу были построены мастерские со станочным и кузнечным оборудованием. Подачу электроэнергии обеспечивали локомобильные и дизель-генераторные электростанции. Для сборки пролетных строений был установлен паровой кран. Кессонные работы обеспечивали четыре локомобиля с компрессорами. На стройке использовалось 200 лошадей.

По проекту мост должен был состоять из восьми пролетных строений по 88 метров каждая, опирающихся на семь промежуточных и две береговые опоры. Однако металл был получен только для двух ферм по 88 метров и четырех ферм по 55 метров каждая. Возникла необходимость возвести еще четыре промежуточные опоры. На стройке применялись различные формы поощрения: от зачетов до выдачи дополнительного питания – «премблюда».

В конце 1940 года было открыто рабочее движение на участке Котлас – Кожва. Это позволило снабжать стройку материалами и рабочей силой. Для продвижения дальше на север зимой 1940-1941 года в четырехстах метрах ниже створа моста построили ледовую переправу, которая опиралась на сваи, вбитые в дно реки. К этой переправе были подведены временные подъездные пути. По переправе на правый берег Печоры доставлялись грузы, необходимые для дальнейшего строительства железной дороги.

В 1940 году были готовы семь промежуточных и две береговые опоры моста. Начались работы по возведению четырех дополнительных опор. В створе моста осуществлялась сборка пролетных строений. Было заготовлено большое количество лесоматериалов для деревянных мостовых конструкций.

Дальнейшее строительство задерживалось из-за отсутствия недостающих ферм. Было принято решение после надвижки имеющихся ферм на готовые опоры начать сборку деревянных ферм Гау.

В апреле 1942 года все работы по строительству моста по временному варианту были закончены. После длительных испытаний и обкатки каждой фермы по мосту пошли поезда.

В 1944 году началась работа по замене временных пролетных строений. К этому времени на Котласский мостозавод стала поступать сталь разобранного каркаса Дворца Советов в Москве. Эту сталь марки «ДС» использовали для изготовления элементов пролетных строений. В течение 1944 года три

временные деревянные береговые фермы заменили на две фермы длиной 43 метра. В 1945-1946 годах были установлены еще две металлические фермы. На мосту теперь не было деревянных конструкций. В 1950 году мост приняла правительственная комиссия и он был сдан в постоянную эксплуатацию.

Другой мост был построен через реку Усу. Об этом вспоминает Е.Ф.Линде:

«На реке Усе строился большой мост на нашей линии. Из-за отсутствия материалов и опор фермы моста были деревянными. Мост был готов в декабре 1941 года. Но весной 1942 года создалась угроза, что опоры могут не выдержать ледохода. Было принято решение соорудить впереди опор деревянные ледорезы, которые засыпать камнем. Управленцы были мобилизованы на эту работу и в течение недели таскали на носилках камни и засыпали в ледорезы. Работали все, включая начальника политотдела И.Е.Корнейчука. Кроме того, впереди ледорезов организовали взрывы льда. Мост был спасен, ледоход прошел нормально. Это была победа.

Когда стала действовать дорога, стали поступать строительные материалы. Это дало возможность приступить к строительству мостов. Мостовые опоры сооружались зимой в тепляках. На строительстве моста в Сивой Маске я попала в такой тепляк зимой. В нем было, как в парной бане. Рабочие специальными бойками уплотняли бетон опор, был установлен строгий контроль за качеством...»

«ДЕРЕВЯННАЯ ДОРОГА»

Сегодня мало кто помнит о том, что вдоль строящейся железнодорожной линии Чибью – Кожва была построена автолежневая дорога протяженностью 235 километров.

До сооружения этого участка для перевозки стройматериалов, продовольствия необходимо было построить временную дорогу для автотранспорта. Неблагоприятный грунт, заболоченность делали невозможной строительство обычной грунтовой дороги. Кроме того, ее сооружение потребовало бы значительных земляных работ, которые привели бы к отвлечению большого числа рабочих от основных работ и удорожанию стоимости всей железной дороги.

Поэтому лагерные инженеры-транспортники предложили построить уникальную дорогу с деревянным настилом. Было разработано три разных варианта проекта. Первоначально был предложен проект двухпутной автолежневой дороги, которая бы обеспечивала бесперебойное движение автотранспорта в двух направлениях. Однако установленные сроки строительства и недостаток финансовых средств не позволили осуществить задуманное. И на основном участке была построена однопутная автолежневая дорога с необходимыми разъездами.

Для строительства дороги осенью 1940 года было организовано специальное автолежневое отделение под руководством инженера Фигельмана. Оно было разделено на специализированные колонны по 250-300 человек каждая, в состав которых входили землекопы, лесозаготовители, возчики леса, плотники. Выступая с призывом организовать среди заключенных трудовое соревнование под лозунгом «Три нормы – на два работника» на партийном собрании автолежневого отделения в июне 1941 года, начальник политотдела лагеря И.Е.Корнейчук говорил: «У вас имеется армия культвоспитателей, организаторов на колоннах около 70 человек, имеется аппарат КВЧ. Эти товарищи должны показать лич-

ным примером, как надо работать. У вас имеется партийная организация, комсомольская организация, вооруженная охрана. Можно было опереться на эти организации. Имеется ансамбль, культимущество, краски, бумага, газета. Таких ресурсов не имеют даже фабрика или район».

Дорога была следующей конструкции: по прогонам укладывались деревянные поперечины и жердевой настил. Прогоны были углублены в грунт с таким расчетом, чтобы жердевой настил работал по принципу балки, уложенной на упругое основание. После устройства жердевого настила, укладки сжимов и поперечин строился продольный настил, который укладывался не сплошь, а в виде отдельных панелей. Вдоль дороги выкапывались канавы для отвода воды в пониженные места.

Все работы по строительству автолежневой дороги состояли из следующих технических операций: подготовка грунтового основания, заготовка, трелевка и вывозка необходимого лесоматериала, укладка прогонов, устройство продольного настила, засыпка междупутья, установка деревянных дорожных знаков.

Постройка автолежневой дороги позволила бесперебойно перевозить вдоль строящейся железной дороги стройматериалы, продовольствие, перебрасывать на новые участки строительные лагколонны. Дорога дала возможность отсыпать земляное полотно с помощью автомашин, что значительно облегчило и ускорило эти работы. Если в 1938 году на строительстве работало 58, то в 1939-м – 136, а в 1940-м – уже 972 автомашины ГАЗ и ЗИС.

Осенью 1941 года началось строительство автолежневой дороги на участке Кожва – Воркута по тундре. Деревянные конструкции дороги пришлось завозить на расстояние в сотни километров. Однако, уже в августе 1942 года дорога была пущена в эксплуатацию.

ВТОРЫЕ ПУТИ

После открытия рабочего движения поездов перед Печоржелдорлагом была поставлена новая задача – увеличение пропускной способности магистрали Кожва – Воркута. В справке «О результатах фин-хоздеятельности Печоржелдорстроя за 1941 и 1 пол. 1942 г.» она формулируется так: «Законы военного времени суровы и неумолимы. Они требуют, чтобы транспорт крепко связывал тыл с фронтом, работал четко и бесперебойно. В любых условиях доставлял фронту и промышленности уголь, требуемый для разгрома врага».

12 февраля 1942 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли специальное постановление «О развитии добычи воркуто-интинских углей и мероприятиях по обеспечению их вывозки», в котором предусматривалось резкое увеличение финансовых, материальных и людских ресурсов для Печоржелдорлага. Из-за резкого ухудшения обстановки на фронтах и потери Донбасса печорский уголь приобрел жизненно важное стратегическое значение.

12-13 июля 1942 года пленум Коми Обкома ВКП(б) рассмотрел вопрос о ходе выполнения этого постановления. Участники пленума отметили серьезное ухудшение обстановки в лагерях и выразили серьезную обеспокоенность положением дел на стройке. Партийный актив Печоржелдорлага в своем решении указывал, что «сейчас, когда наша страна временно лишилась Советского Донбасса, неизмеримо возросла ответственность партийных и непартийных большевиков строительства за выполнение плана вывоза воркутинского угля.

В эти суровые дни новой, более серьезной опасности для нашей Родины партийный актив требует от каждого коммуниста самоотверженной и напряженной работы. Родина требует от воинов Красной Армии остановить продвижение врага на юге. Ни шагу назад. Для нас это требование означает – ни шагу назад от выполнения государственного задания. Мы обязаны дать и дадим нашей Родине в 1942 году 700 тысяч тонн воркутинского угля».

Вся ответственность за своевременную вывозку воркутинского угля была возложена на Печоржелдорлаг. В управлении лагерем был организован отдел временной эксплуатации дороги. В 1942 году из Воркуты по железной дороге было вывезено 654 тысячи тонн угля.

Особую озабоченность руководства вызвало ухудшение состояния рабочей силы в лагерях. Именно в этот период резко уменьшилось продовольственное и вещевое довольствие заключенных. В результате голода вымирали целые колонны и лагерные пункты.

Вдоль железной дороги обустраивались станции Воркута, Абезь, Инта, Косью, Сыня, Печора. Было ликвидировано 240 обходов, на постоянные заменялись временные деревянные мосты и трубы.

Печоржелдорлаг становится самым крупным в Коми АССР. В сентябре 1942 года в девяти его лаготделениях насчитывалось более 50 тысяч заключенных.

В начале 1944 года приказом НКВД СССР № 00461 была изменена организационная структура Печоржелдорлага. Из отдела железнодорожного транспорта было выделено управление движения Северного района. В лагере насчитывалось пять отделений, три строительных района Северного управления и ряд других подразделений.

Приказом ГКО СССР от 28 октября 1944 года на управление Северного района была возложена задача строительства железной дороги Воркута – Хальмер-Ю протяженностью 62,5 километра. Ее строительство началось в ноябре-декабре 1944 года.

Решением ГКО СССР от 28 октября 1944 года перед лагерем была поставлена задача дальнейшей достройки дороги Кожва – Воркута и доведения ее пропускной способности к началу 1946 года до пяти миллионов тонн угля. В ноябре-декабре 1944 и январе-феврале 1945 года в лагерь прибыли новые большие этапы. На 15 апреля 1945 года в лагере насчитывалось 43916 заключенных.

В 1945 году в структуре Печоржелдорлага были деревообделочный, мукомольный и пошивочный комбинаты, центральные ремонтные мастерские, кирпичный завод, овощеводческие совхозы, каменный, песчаный и известковый карьеры. «Карьеры разрабатывали штрафные колонны, – пишет А.В.Антонов-Овсеенко. – В Печорском ИТЛ самым гибельным местом считался каменный карьер Джинтуй. Добываемый там штрафниками материал не всегда отвечал техническим условиям строительства, зато Джинтуй успешно решал задачу истребления неугодных...»

В 1945 году резко увеличилась численность бывших осужденных среди административного аппарата лагеря. Так, из 319 человек с высшим образованием, работавших на транспорте и в строительстве, 32 человека были из числа освобожденных. Из 423-х человек со средним специальным образованием таких было 52. Из 26 начальников отделений строительства имели судимости десять, в том числе по политическим мотивам – шесть человек. Из 20 заместителей начальников отделений – 12, в том числе

семь политических. Исключением были разве что 13 начальников строительных отделений и их заместители, среди которых лагерное прошлое (по «бытовой» статье) имел лишь один.

Итого из 59 человек 23 были в прошлом судимы, в том числе 13 – по политическим статьям. Всего же в управлении Печоржелдорлага из 134 управленцев бывшими заключенными были 76, из них 39 – политическими.

Типичной представляется судьба одного из рядовых инженеров-заключенных. Леонид Михайлович Гоголь родился в 1908 году в Киеве. После окончания Киевского политехнического института получил профессию инженера-геодезиста. Работал в землеустроителем в пограничных районах Таджикистана. В феврале 1937 году был осужден особым совещанием на 10 лет лагерей по обвинению в шпионаже в пользу Турции. Срок отбывал сначала в Севжелдорлаге, где строил железную дорогу до Котласа. С 1942 года работал землеустроителем и мелиоратором в сельхозах Печоржелдорлага. После освобождения работал начальником изыскательской партии Печоржелдорлага, инженером-мелиоратором сельхозуправления комбината «Воркутауголь». Умер в 1965 году.

О судьбе еще одного талантливого человека, попавшего на Печору не по своей воле, свидетельствует этот документ:

4 августа – 5 октября 1938 г.

Писателю Алексею Толстому.

Случай с братом.

Мой брат Виктор – архитектор, тридцати двух лет, автор многих проектов нашей социалистической стройки, в том числе школ, института Хлебопечения, дворца пионеров.

Последнее время: в мастерской профессора Гинцбурга проект санатория в Гаграх, в доме детского творчества руководство группой мальчиков по архитектуре.

С октября 1937 года совместно с братом работал над идеей осуществить возможность подъема и посадки самолета без разбега.

17 марта 1938 г. взят НКВД. 4 месяца – Таганка. Сейчас сослан через Котлас на Печору с обвинением: II, III, 8 т.е. подозрение в шпионаже, 8 лет трудового лагеря. Жена, трое детей, 10, 4 года и 2 месяца.

Вот и все.

Я заранее знаю, что Вы ничего сделать не можете, что Вы ничем не можете помочь. Вы получаете сотни писем с таким содержанием. Я прошу Вас не за брата, у меня другое к Вам.

Вы пишете биографию великого человека, назовите имя того, кто в свое время сказал ему об ужасах коллективизации.

Ведь был же наверное такой?

Неужели нет защиты от карьеристов, подхалимов и трусов, которые на каждом лозунге, вчера на коллективизации, сегодня на бдительности, зарабатывают на хлеб, которые в один мешок с троцкистами, продажными полпредами, отравителями и убийцами пихают честных людей. Неужели вы, депутаты, созданы только для того, чтобы кричать ура Сталину и аплодировать Ежову?

Передайте же это письмо Сталину.

Не бойтесь, я не сумасшедший, я живой человек, у меня есть семья, есть

сын, есть работа, которую я люблю, я не карьерист, не подхалим, не трус. Трус? – может быть не больше, чем другие. Но сейчас для меня чувство правды сильнее страха перед 10 годами лагеря.

О брате можно узнать у профессора Виктора Александровича Веснина.

Архитектор В. Калинин.

Адрес: Москва, ул. Веснина, 5/8 кв. 19, Василий Валерьянович Калинин.

Адрес работы: г. Калинин, строительство Дворца Пионеров. Архитектору Калинину.

(Калинин Виктор Валерьянович (род. 1906 г.) – уроженец Харькова, архитектор, учился во ВХУТЕМАСе (1926-1930 гг.), потом работал в 3-й архитектурной мастерской Моссовета под руководством проф. Н.Я. Гинцбурга. Авт.)

Вопрос об использовании инженеров-заключенных остро обсуждался на 111 партийной конференции Печоржелдорстроя в апреле 1945 года.

Начальник политотдела управления лагеря А.А.Кузнецов:

– Существует совершенно неправильное отношение к директивникам, лишенным избирательных прав, освободившимся недавно из лагеря, где большинство из них находилось за контрреволюционные преступления. Они у нас живут вольготно. Их выдвигают на руководящие должности, иногда преимущественнее перед коммунистами. Во всей работе по обеспечению государственной безопасности необходимо помнить, война еще не окончена, что враг коварен и дело чести наркомвнудельцев пресекать, предупреждать все его попытки нанести вред Советскому государству...

Заместитель начальника Управления строительства по новостройке Воркута – Хальмер-Ю Фейгельштейн:

– Старые работники лагеря, которые имеют опыт, лучше знают, к какой категории людей можно относиться недоверчиво. Специалистов надо использовать...

Начальник ОЧО В.В.Племянников:

– Шпионы, диверсанты, террористы готовятся сейчас немцами на двадцать лет вперед, и не одна сотня тысяч человек членов гитлеровской фашистской партии «бесследно» исчезла с тем, чтобы потом появиться с подрывными целями. Лагерь пополнился серьезными контингентами, несколько тысяч из которого совсем недавно вели вооруженную борьбу с Советской властью в бандформированиях УПА и охранных частях немецких оккупантов... (Кстати, В.В.Племянников сумел сделать карьеру в ГУЛАГе. В 1953 году он уже в звании полковника служил начальником Таежного и Енисейского лагерей в Сибири).

Заместитель секретаря Коми обкома ВКП(б) по труду Королев:

- Использовать специалистов с контрреволюционными статьями будем, но где? и только под нашим контролем и наблюдением. Фейгельштейн сравнивал заключенных с беспартийными генералами Красной Армии. Такое сравнение является результатом политической близорукости. Кто такой Рубин – зам. начальника дороги по лагерю? В прошлом судимый по контрреволюционной статье, колчаковский офицер...

В 1945 году в лагерь прибыло около 20 тысяч «нового контингента». В первом квартале 1946 года – еще 16 этапов «с чрезвычайно низким уровнем физического состояния». В 1945 году были организованы особые режимные колонны для «отрицательного элемента».

В 1945 году встала задача организации труда освобождающихся заключенных. «Мы, как лагерная организация, до сих пор сколько-нибудь

серьезно не были приспособлены к работе с большими контингентами вольнонаемных, – говорил В.А.Барабанов на собрании партактива в августе 1945 года. – Необходимо освоение новых 9 тысяч человек, которые будут освобождаться после войны. Мы должны объяснить всем освобождающимся, что оставление их на Печоре по вольному найму диктуется государственной необходимостью, диктуется особыми обстоятельствами, связанными с делом освоения нашего Советского Заполярья...»

Согласно сводным квартальным отчетам ГУЛАГа об использовании заключенных специалистов мы имеем следующую картину по Печоржелдорлагу на 1 января 1947 года.

№ п/п	Наименование специальности и профессии	Используются на работе				Не работают по различным причинам	Всего
		по прямой специаль-ности	по близкой специальности	на общих работах. Контрреволюционные преступники	на общих работах. Бытовые преступники		
1.	Инженеры	180	67	5	1	13	266
2.	Техники	210	109	9	2	21	351
3.	Эксплуатац. силовых установок	268	45	42	39	26	420
4.	Ж.-д. транспорт	1102	397	173	125	138	1935
5.	Электро-радиосвязь	258	47	51	36	36	428

«1946 год будет для Печорстроя годом небывалого подъема в работе, решения очень больших строительных задач. Масштабы нашей работы по сравнению с прошлым годом возрастут почти вдвое...» А это снова В.А.Барабанов на собрании партактива, но уже в марте 1946 года.

В течение 1946 года Печорстрой неоднократно отмечался как «передовая стройка» во Всесоюзном социалистическом соревновании железнодорожных строек МВД СССР. За июнь 1946 года лагерю было присуждено первое место, а вольнонаемным работникам – денежная премия 100 тысяч рублей.

Приказом МВД СССР № 5170 от 30 декабря 1946 года за «успешное выполнение плана перевозки печорских углей» были награждены Знаком «Заслуженный работник МВД СССР» четверо, именными часами – 15, ценными подарками – 11, денежными премиями – 16, общественной благодарностью – 15 человек.

В 1946 году произошла смена руководства Печоржелдорлага. Новым начальником управления лагеря был назначен А.И.Боровицкий, начальником политотдела – А.Я.Владимиров, заместителем начальника строительства и начальником дороги – В.Ф.Кузнецов.

В 1947 году Печорстрой имел следующую структуру:

строительные подразделения	– 4
подсобные предприятия	– 10
совхозы	– 8
цеха	– 55
бригады	– 849

Транспорт:		
районы	–	3
депо	–	3
ВРП	–	3
цеха	–	44
дистанции пути	–	5
околотки	–	51
станции	–	67
бригады	–	748

Еще в октябре 1942 года Оргкомитет Президиума Верховного Совета Коми АССР по Кожвинскому району «в связи с промышленным развитием станции Печора и всех близлежащих населенных пунктов и ж.д.станций, и в связи так же с ростом численности населения» принял постановление «образовать на станции Печора рабочий поселок и поселковый Совет депутатов трудящихся с включением в него населенных пунктов: 1-е строительное отделение Печорстроя НКВД, разъезды Аранец, Ошкаель, Козлавом, Седьель, Джинтуй, Изъяю, станции Печора, Сыня и Косью».

В июле 1947 из Абези в Печору было передислоцировано Управление Печоржелдорлага, что способствовало более быстрому социально-экономическому развитию будущего города. Управление лагеря разместилось в одном из первых каменных зданий города, которое строилось и было обозначено в проекте, как «Кирпичная школа № 1». Строительство велось с 1946 по 1948 годы заключенными первого отделения Печоржелдорлага под руководством высококвалифицированного инженера Константина Картухова.

С 1957 года в этом здании находится средняя школа № 49 города Печора. И сегодня в школе многое напоминает о прошлом. В кабинете истории, где находился кабинет начальника Печоржелдорлага подполковника внутренней службы А.И.Боровицкого, сохранились лепные рисунки на стенах, изображающие строителей железной дороги, выполненные мастерами-заключенными. В школе до сих пор сохраняется большой лагерный сейф.

14 апреля 1948 года на сессии Верховного Совета Коми АССР депутат А.И.Боровицкий внес предложение о переименовании рабочих поселков Канин и Печора в город Печорск.

В июле 1948 года генерал-полковник МВД Круглов издал директиву № 91 о кадровой политике. По состоянию на 1 января 1948 года в Печорстрое работало 10758 человек, в том числе 2280 спецпоселенцев, 833 коммуниста, 505 комсомольцев. В управлении строительства работало 47 заключенных, в управлении дороги – 68 человек, ранее судимых.

Из 556 инженерно-технических работников 70 процентов были заключенными, в том числе 51 процент – за контрреволюционные преступления. Коммунисты и комсомольцы составляли только 9,2 процента.

На 1949 год перед Печорстроем были поставлены следующие задачи:

1. По решению Правительства подготовить и сдать МПС СССР железнодорожную линию Кожва-Воркута.

2. Закончить строительство и сдать в эксплуатацию железнодорожную линию Хановей – Мульда – Северная – шахта № 7, Воркута – Хальмер-Ю.

3. Выполнить план угольных перевозок.

Правительственная комиссия приняла железную дорогу в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо». Было перевезено 6 338 тысяч тонн угля.

Несмотря на то, что в 1949 году из аппарата управления было уволено 897 бывших заключенных, на VI партийной конференции Печорстроя в мае 1950 года вновь отмечалась «большая засоренность руководящего аппарата бывшими судимыми, не внушающими политического доверия. Из 9 490 вольнонаемных работников судимые составляют 34,1 %, партийно-комсомольская прослойка – 17,2 %.В плановом отделе из 10 работающих 7 ранее судимы, в электромеханическом отделе – из восьми 7 судимы, в производственном отделе из 16 – 10, в ОТИЗ из 7 – 6 судимы. Семь начальников отделов и служб, восемь заместителей начальников судимы ранее за контрреволюционные преступления. Заменить эти кадры некем. Стоит задача дать каждому офицеру 7-10-классное образование. В ОИС работают все бывшие судимые – Вольпер, Павловский, Горохов, Шабанов, Азерницкий, Ширман, Тамбовцев. Они получили самые прекрасные характеристики, а коммунисты – самые плохие».

1 августа 1950 года Государственная комиссия приняла Северо-Печорскую железную дорогу в постоянную эксплуатацию. В акте Госкомиссии ее строительство было названо беспрецедентным.

«...ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ...»

Преемником полковника В.А.Барабанова в должности начальника Печоржелдорлага НКВД стал майор Авраам Израилевич Боровицкий. Он родился 17 февраля 1903 года в городе Фастове Киевской губернии в мещанской семье. Отец работал частным экспедитором грузов на железной дороге. В 1914 по 1919 годах закончил двухклассное, потом четырехклассное училище, частную гимназию «Общества Родителей». В автобиографии указывал: «До 1919 года учился. Всю зиму 1919 года по начало 1920 года после погрома болел тифом». С начала 1920 по июль 1921 года давал частные уроки математики в Киеве, в июле 1921 – августе 1922 года работал воспитателем в детском доме «Озет» в Фастове. В августе-октябре 1922 года был безработным, состоял на учете на бирже труда. С ноября 1922 года начал работать на Дарницком фанерном заводе кочегаром, помощником станкового. На заводе в 1923 году вступил в комсомол и в мае 1925 года был избран секретарем заводского комитета «игрушечной фабрики». В ноябре 1927 года был принят в партию Сталинским райкомом ВКП(б) (партбилет № 3177369).

В октябре 1928 – мае 1931 года работал председателем фабричного комитета мебельной фабрики имени Боженко в Киеве. В мае 1931 года на Всеукраинском съезде рабочих деревообрабатывающей и лесной промышленности был избран членом президиума и ответственным секретарем Всеукраинского профсоюза деревообделочников.

В октябре 1933 года по партийной мобилизации ЦК КП(б)У направлен на работу в органы ОГПУ СССР. Как указал в автобиографии сам А.И.Боровицкий, был мобилизован ЦК КП(б)У и Киевским облотделом ГПУ на работу в лагеря Дальнего Востока.

Из послужного списка товарища Боровицкого А.И.:

Прохождение службы в органах и войсках НКВД и РККА:

ноябрь 1933 – декабрь 1936 года – начальник культурно-воспитательной части (КВЧ) 1, 7, 20 отделений Байкало-Амурского исправительно-трудового лагеря НКВД СССР (Тында, Свободный Хабаровского края, г. Спасск Уссурийской области),

декабрь 1936 – июнь 1939 года – помощник, заместитель, начальник культурно-воспитательного отдела Управления железнодорожного строительства НКВД СССР на Дальнем Востоке (г. Свободный Хабаровского края),

июнь 1939 – январь 1940 года -начальник строительного отделения Приморлага НКВД СССР (Стройка № 206, пос. Бамбурово Приморского края),

январь – август 1940 года – начальник строительного отделения Строительства № 105 (г.Кандалакша Карело-Финской ССР),

август 1940 – январь 1941 года – начальник районного управления строительства железной дороги Сорока – Обирская – начальник района Сорокского ИТЛ НКВД СССР (г. Беломорск Карело-Финская ССР).

За ударную работу на этих стройках в июне 1940 г. старший лейтенант госбезопасности А.И.Боровицкий был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Однако, «брат жены Дуклер Марии Давыдовны инструктор райпотребсоюза Дуклер Моисей Давыдович, член ВКП(б), был арестован в 1937 г. за принадлежность к Еврейской национальной партии». О пристальном изучении этого эпизода в биографии А.И.Боровицкого свидетельствует документ из личного дела:

Справка
На тов. БОРОВИЦКОГО А.И.
(Зам. Нач. управл. Печорлага НКВД)

Член ВКП(б) с 1927 года. По национальности еврей. Характеризуется как один из лучших работников. Энергичный. Знает производство. Партийную работу сочетает с производством. Авторитетом пользуется. Работает данное время на южных участках.

Брат по жене арестован в 1937 году. За что арестован, БОРОВИЦКИЙ не знает. Работал инструктором в Райпотребсоюзе, состоял членом ВКП(б). Ранее состоял в нац. Евр. партии, связь БОРОВИЦКИЙ отрицает.

Следует утвердить с получением материалов по спецпроверке.

Инструктор отдела кадров
Коми обкома ВКП(б) ЧУМАКОВ
4 мая 1941 года

В январе 1941 года А.И.Боровицкий был назначен заместителем начальника Управления Северо-Печорского ИТЛ НКВД СССР.

Из служебной характеристики на Зам. Нач. Управления Печорского ж. д. строительства т. БОРОВИЦКОГО Авраама Израилевича:

...На строительство Северо-Печорской магистрали прибыл в январе 1941 года. За короткое время своей работы на Южном участке Строительства проявил себя, как и на предыдущих стройках, энергичным, знающим производство работником, умелым организатором коллектива. В работе ни с каким временем не считается, производственную деятельность сочетает с партийно-политической работой.

Политически грамотен, идеологически выдержан, морально устойчив, авторитетом среди подчиненных пользуется, занимаемой должности вполне соответствует.

Зам.начальника политотдела
Печорстроя НКВД ЯКИМЕЦ
19 апреля 1941 г.

А.И.Боровицкий так вспоминал о приезде на Печору: «Я прибыл на строительство в январе 1940 года. Жили мы в первое время на месте нынешней станции Печора, в землянках. Штаб строительства находился в Абези. Н авсем протяжении будущей железной дороги была уложена автолежневая дорога, что давало возможность форсировать отсыпку земляного полотна, в первую очередь на низких отметках и форсировать укладку пути».

О методах работы А.И.Боровицкого свидетельствует еще одна характеристика из его личного дела:

Растущий работник, обладает организаторскими и административными способностями, работает, не считаясь со временем и трудностями, проявляет на работе оперативную и личную инициативу. Дело строительства железнодорожного транспорта знает.

Непосредственно руководя эксплуатацией железнодорожной линии, в трудных условиях севера, добился значительного улучшения ее работы.

Тов. БОРОВИЦКИЙ предан делу партии Ленина-Сталина, политически развит, над собой работает, в партийно-политической работе активен, но недостаточно. На партконференции подвергнут резкой, но справедливой критике за то, что не всегда считается с мнением партийной организации, особенно в вопросах выдвижения коммунистов на руководящую работу. Предпочитает выдвигать бывших судимых, например: начальником 3 паровозного отделения вместо коммуниста САВЧУК, подходящего вполне по деловым качествам и рекомендованного парторганизацией, назначил бывшего судимого по ст. 58-10 МАХОВА. Снял незаконно с работы нач. дистанции пути члена ВКП(б) инженера ПЕРЕВЕРЗЕВА, вместо него назначил заключенного, осужденного за контрреволюционную деятельность.

Тов. БОРОВИЦКИЙ должности соответствует, может быть выдвинут на должность начальника строительства, но меньшего масштаба в сравнении с Печорстроем.

Начальник Политотдела
Печорлага НКВД СССР
подполковник КУЗНЕЦОВ

В феврале 1942 года А.И.Боровицкий по приказу НКВД СССР был срочно отозван на строительство железной дороги Саратов – Сталинград, имевшей большое значение в ходе Сталинградской битвы. В сентябре 1942 года он вернулся на Печору.

Партийная характеристика на тов. БОРОВИЦКОГО

Товарищ БОРОВИЦКИЙ – трудолюбивый, энергичный, инициативный руководитель, имеет большой опыт в работе по строительству железных дорог. В 1941 году, когда строительство Печорской железной дороги находилось в прорыве, товарищ БОРОВИЦКИЙ всегда находился на самых трудных участках строительства. Обладая хорошим знанием своей специальности, он выводил отстающие участки из прорыва. В 1942 году, когда железная дорога должна была обеспечить перевозку большого количества угля для Северного флота и города Ленинграда, товарищ БОРОВИЦКИЙ работал над тем, чтобы обеспечить пропуск потребного количества пар поездов, что и обеспечил.

За многолетнюю службу в органах НКВД-МВД СССР А.И.Боровицкий был награжден: орденами Трудового Красного Знамени (1940 г.: за ударную работу на стройках Дальнего Востока и вторых путей), Знак Почета (1942 г.: за успешное окончание строительства Северо-Печорской железной дороги), Красная Звезда (1943), медалями «За победу над Германией», «За боевые заслуги» (1945 г.: за выслугу лет в органах НКВД СССР), орденом Отечественной войны 2 степени (1946 г.: за достижения в развитии сельского хозяйства, промышленности, науки и культуры). В мае 1945 г. получил звание майора внутренней службы.

В декабре 1946 г. был назначен начальником Управления Северо-Печорского ИТЛ МВД СССР. С назначением майора А.И.Боровицкого начальником лагеря заканчивается «Абезьский период» истории Печоржелдорлага. Новый начальник переводит управление лагеря в быстро растущий рабочий поселок Печора.

В июле 1950 – 1952 годов подполковник А.И. Боровицкий служит начальником Северного управления ИТЛ и Строительства 503, которые дислоцируются в селе Ермаково Красноярского края и прокладывают железную дорогу на участке Чум – Салехард – Игарка. С 1952 года он переводится начальником строительства 513 в Приморский край.

Будучи в отставке, полковник А.И.Боровицкий работал в Мосгорстрое и к званиям почетного работника МВД СССР, почетного железнодорожника получил звание «Почетный строитель Москвы».

«МЕРТВАЯ ДОРОГА»

В самом конце Великой Отечественной войны ученые Арктического научно-исследовательского института обобщили «практику эксплуатации Северного морского пути» и сделали вывод о необходимости «скорейшего создания в одном из районов полярного побережья Сибири крупной промежуточной базы морских коммуникаций». Новый морской порт предполагалось использовать как базу для размещения основных сил Северного военно-морского флота. Сторонником этого проекта был известный советский полярный исследователь, начальник Главсевморпути контр-адмирал И.Папанин.

План нового строительства был доложен И.В.Сталину и был одобрен им. 22 апреля 1947 года Совет Министров СССР принимает секретное постановление № 1255-331-сс, которое предусматривает строительство в Обской губе, на Каменном Мысу, нового крупного морского порта с судоремонтным заводом и жилым поселком и прокладку к нему железной дороги от станции Чум Северо-Печорской железной дороги до станции Лабытнанги Тюменской области и далее к Каменному Мысу на побережье Обской губы. Осуществление грандиозного проекта было поручено Главному Управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), входившему в систему ГУЛАГа МВД СССР.

Уже 28 апреля 1947 года приказом МВД СССР № 00457 в системе ГУЛЖДС было организовано специальное Северное Управление лагерей железнодорожного строительства, возглавил которое начальник Печоржелдорлага полковник В.А.Барабанов. В состав нового управления были включены Северный и Печорский железнодорожные лагеря, Обский и Березовский ИТЛ и Строительство 501, Заполярлаг, Енисейский ИТЛ и

Строительство 503, Байдарский ИТЛ. Новая стройка вошла в историю под названием «Стройка 501».

Новому управлению приказом МВД СССР было поручено строительство новой железной дороги от станции Чум через Обское, Яр-Сале, Новый Порт до места расположения будущего морского порта в Обской Губе на Каменном Мысе (Строительство 501), а также строительство порта и судоремонтного завода на Каменном Мысе (Строительство 503).

Л.Шерешевский вспоминает:

«Весной 1947 года в лагерях, расположенных в центре России, разнеслась весть о том, что на Дальнем Севере затевают некую громадную стройку, куда приглашают добровольцев из заключенных... Само такое сочетание может показаться чудовищным. Однако дело обстояло именно так – заключенным предлагали заявить о своем желании поехать на новую стройку и многие такое желание выразили. Тем, кто соглашался ехать на новую стройку, маячили зачеты. Зачеты – это значит, что при выполнении или перевыполнении нормы и соблюдении всех режимных правил день засчитывают за полтора, а то и за два. Срок можно сократить на треть или даже вдвое и приблизить желанный час освобождения».

Действительно, при выполнении нормы на 125 процентов день в лагере засчитывался за два, на 150 процентов – за три дня. Вольнонаемным сотрудникам, офицерскому и сержантскому составу МВД был установлен оклад с самым большим северным коэффициентом, превышавшим более чем в два раза обычный в этой должности. За каждые полгода работы полагалось 10 процентов надбавки. Таким образом, проработав на стройке пять лет, сотрудник удваивал свою зарплату.

Управление строительством располагалось сначала в поселке Абезь, а потом было переведено в район города Игарка. «Центром строительства первоначально был поселок Абезь на берегу реки Уса, – продолжает Л.Шерешевский. – Там располагалось еще Управление Северо-Печорского лагеря, прокладывавшего дорогу на Воркуту, и новая стройка унаследовала его помещения и кадры.

Управление строительства помещалось в длинной землянке, рядом возвышался оштукатуренный и выкрашенный почему-то в розовый цвет Дом культуры. Неподалеку находился «хитрый домик» – изолятор внутри лагерной территории – «тюрьма в тюрьме», особый отдел и окруженный высоким забором дом, где проживал начальник стройки № 501 – полковник Василий Арсентьевич Барабанов, которого заключенные называли «дядя Вася...»

Там же, в Абези, находилась штабная колонна, где содержали заключенных, работавших в управлении стройки, в театре, и производственные лагерные колонны – рабочих автомобильно-ремонтных мастерских, мостостроительного отряда, железнодорожников. «В управлении дороги работали заключенные-инженеры – хорошие специалисты, знатоки своего дела. Как правило, это были политические, ворам и мошенникам такие тонкости не были известны. Волна репрессий охватила такой широкий круг людей, что в лагерях должности замещались настоящими профессионалами...

А сама «пятьсот первая» начиналась значительно севернее Абези, уходя в сторону обского побережья от линии уже действовавшей Печорской дороги...»

Начинать строительство пришлось в чрезвычайно сложных условиях вечной мерзлоты, болот, бездорожья. Вместо недостающих тракторов использовались старые танки БТ.

«Поскольку строилась железная дорога, все было организовано по-железнодорожному. Там, где сооружалась станция, – примерно через каждые 60 километров, – обосновывалось отделение, где полагалось возникнуть разъездам, размещались колонны. Десять-двенадцать таких колонн и составляли отделение. Кроме собственно строительных колонн были еще и транспортные. На этой дороге в большинстве своем – и машинисты, и кочегары, и путейцы, и связисты, и ремонтники – были из числа заключенных... Дорога двигалась к северу со скоростью примерно 100 километров в сезон».

К концу 1948 года была построена железнодорожная ветка Чум – Лабытнанги протяженностью 192 километра. А у Каменного Мыса полным ходом шла подготовка к сооружению морского порта и большого судоремонтного завода.

В самый разгар строительных работ специалисты из НИИ «Арктикпроект» вынесли категорическое заключение – район Каменного Мыса непригоден для осуществления строительства. Грунт не может выдерживать крупные промышленные постройки, а малые глубины не позволяют морским судам с глубокой осадкой подходить близко к берегу.

В конце января 1949 года на совещании у И.В.Сталина было принято решение построить северную морскую базу в Игарке. 6 марта 1949 года было изменено направление строительства железной дороги с северного на восточное – вдоль побережья Северного Ледовитого океана от Салехарда к Игарке и далее на восток, с паромными переправами через реки Обь и Енисей. Приказом МВД СССР № 00120 от 5 февраля 1949г. железнодорожные лагеря в Красноярском крае получили новую задачу – строить железную дорогу в другом направлении: Салехард – река Пур – Игарка. Магистраль протяженностью 1300 километров предстояло строить в абсолютно безлюдных северных просторах. В связи с этим начатые работы на Каменном Мысе, Новом Порту, Находке, Яр-Сале и участке Обское-Щучье были прекращены.

Строительство и эксплуатация подобной дороги в условиях вечной мерзлоты для страны, восстанавливающей хозяйство после войны, было очень тяжелым делом. Однако, строительство продолжалось. По зимним дорогам-автоледянкам, пробитым в снегах бульдозерами, начали завозить технику, стройматериалы, заключенных. По самым осторожным оценкам, в наиболее напряженные период строительства численность заключенных достигала 100-120 тысяч человек. По оценкам историка Н.А.Морозова, число заключенных могло быть не менее 300-400 тысяч человек.

Два мощных строительных управления ГУЛЖДС – Обское № 501 и Енисейское № 503 – прокладывали рельсовый путь навстречу друг другу. По распоряжению руководства ГУЛАГа МВД СССР допускалось ведение работ «без проектов, смет и проектного задания».

Одновременно в МВД СССР рассматривались планы продолжения железной дороги. В конечном итоге должна была быть построена трансполярная железнодорожная магистраль, которая соединила бы Урал с Колымой и Чукоткой.

«Ходили слухи, – вспоминает Л.Шерешевский, – что проектируется вторая Транссибирская магистраль вдоль Полярного круга, что от Игарки дорога должна будет пройти к Дудинке, к Норильску, а потом – на восток вплоть до самой Колымы, до Охотского моря, нанизав на себя всю огромную лагерную державу – от воркутинских шахт и норильских заводов до колымских приисков...»

К весне 1953 года было построено около 700 километров магистрали на западном и восточном участках. На самом протяженном 400-километровом отрезке от Салехарда до реки Хеты уже ходили пассажирские поезда. Рабочее движение было открыто и на восточном участке от поселка Ермаково до реки Большой Блудной. Оставалось достроить дорогу на центральном участке между реками Пур и Таз, на что отводилось около двух лет, и приполярная магистраль была бы полностью завершена.

После смерти И.В.Сталина строительство было приостановлено, а в 1954 году официально ликвидировано. Большая часть техники и строительных материалов была брошена в заполярной глухомани. По некоторым подсчетам, на строительство «мертвой дороги» было потрачено не менее 4 миллиардов рублей.

Следы грандиозного строительства сохранились до нашего времени. Капризная вечная мерзлота изуродовала самым фантастическим образом деревянные мосты, одни из них вздыбились над насыпью, другие причудливо изогнулись. Заброшенные лагпункты и поселки вольнонаемных утонули в наступающей со всех сторон тайге. Прямо посреди насыпи вытянулись деревья.

ТЕЛЕГРАФНЫЙ КОД «ЗВЕЗДА»

24 июля 1950 года (по другим данным 1 августа 1950 года) Печорский железнодорожный лагерь был объединен с Северным железнодорожным в единый Печорский лагерь (Печлаг). На 1 апреля 1952 года лагерь насчитывал 11 лаготделений и 106 лагпунктов, в которых находился 37 471 заключенный, в том числе 32 440 – на территории Коми АССР.

С 1940 по 1950 год добыча угля в Печорском угольном бассейне возросла в 30 раз, с 273 тысяч тонн до 8688 тысяч тонн, объем железнодорожных перевозок настолько возрос, что однопутная железная дорога не стала справляться с ним. По специальному постановлению ЦК ВКП(б) и СМ СССР было решено начать строительство вторых путей.

Поэтому главной задачей лагеря было определено строительство вторых путей железной дороги Котлас – Воркута и поддержание ее в рабочем состоянии, а также строительство железной дороги Воркута – Хальмер-Ю, Ханавей – Шахта, локомотивных депо на станциях Печора и Инта, других промышленных и гражданских объектов в населенных пунктах вдоль Северо-Печорской железной дороги.

1 мая 1953 года Печорское железнодорожное строительство по постановлению Совета Министров СССР от 18 мая 1953 г. № 333-370 было передано в подчинение Министерству путей сообщения СССР, а 14 августа 1954 г. Печорстрой был подчинен Главному управлению железнодорожного строительства Севера и Запада Минтрансстроя СССР.

Новым начальником Печорстроя был назначен Борис Петрович Грабовский, который находился в этой должности до 1972 года. Так произошло фактическое разделение Печорского железнодорожного строительства и Печорского исправительно-трудового лагеря МВД СССР, который до своего закрытия в 1959 году поставлял Печорстрою рабочую силу.

Закончился гулаговский период истории железнодорожного строительства в Коми АССР.

Составители отчета о строительстве Северо-Печорской железной дороги так подвели его итоги: «Важнейшим положительным фактором, решившим

успех строительства (как и вообще любого дела), явились, безусловно, люди. Передовые люди стройки, в лице ее командиров и отдельных представителей *отделов Управления, отделений, колонн, боеучастков, инженерно-технического* персонала, отдавшие себя целиком работе, не знавшие отдыха ни днем, ни ночью, готовые в стужу, суровые морозы, в любую непогоду ринуться на лимитирующие участки и пробки, глубоко переживая всякого рода препятствия, аварии, и заражавшие своим энтузиазмом массу рабочих строителей, – эти люди много сделали, решали поставленную задачу. Имена этих замечательных и скромных людей всем известны и войдут в историю как строительства Северо-Печорской магистрали, так и Коми АССР».

Гораздо ближе к исторической правде картина великих северных строек социализма, нарисованная в романе «Жизнь и судьба» Василием Гроссманом:

«А лагерные сирены все выли, – дальние и близкие, – северный сводный концерт. Он звучал над морозной красноярской землей, над автономной республикой Коми, над Магаданом, над Советской Гаванью, над снегами колымского края, над чукотской тундрой, над лагерями мурманского севера и северного Казахстана.

Под голоса сирен, под удары ломика по рельсе шли добытчики соликамского калия, балхашской меди, колымского никеля и свинца, воркутинского угля, шли строители железной дороги, идущей поверх вечной мерзлоты вдоль Ледовитого океана, колымских бархатных трасс, рабочие лесоповала Сибири и Севера».

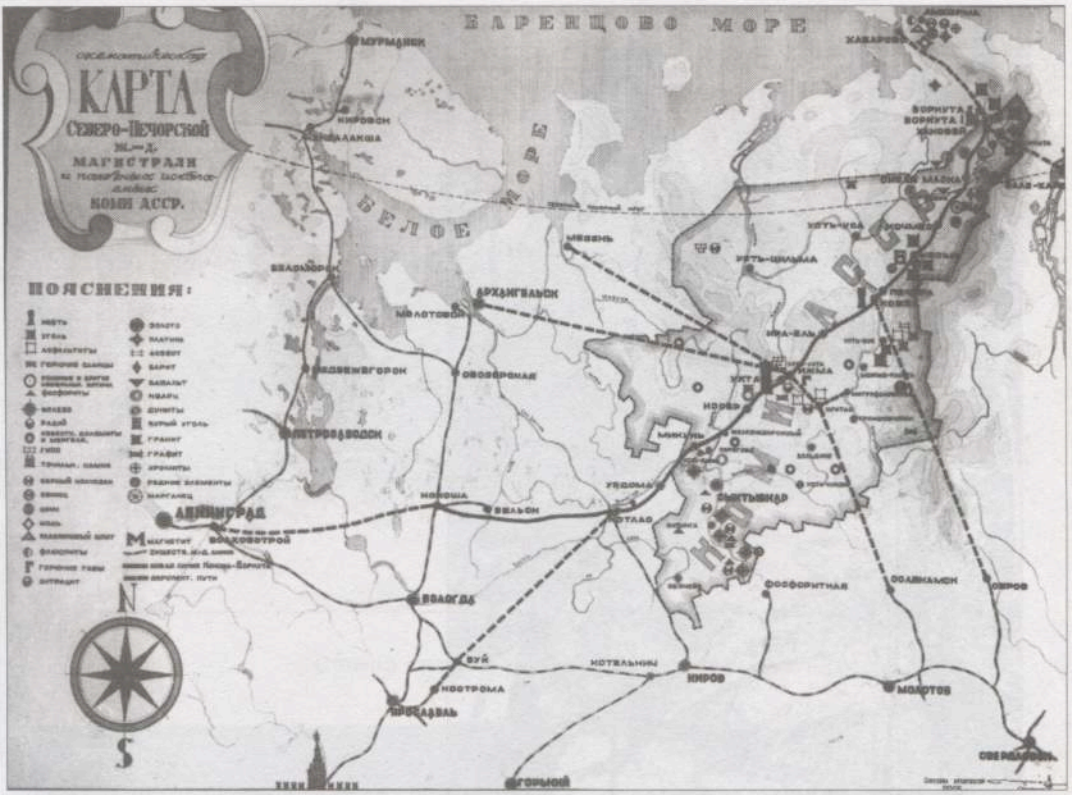
Строительство Северо-Печорской железной дороги, промышленное освоение севера Коми АССР – это народный подвиг и народная трагедия. Несмотря на несправедливые приговоры «троек» и огромные лагерные сроки рабочие, колхозники, инженеры, оказавшиеся в лагерях ГУЛАГа, трудились героически, понимая, что их труд нужен стране и Победе. Подавляющее большинство из них не дожили до справки с печатью о реабилитации. Давно заросли безвестные могилы на обочинах железной дороги к воркутинскому углю и возле лагерных сангородков и лазаретов. Но именно заключенные северных лагерей положили начало промышленности, сельскому хозяйству, науке, образованию, здравоохранению и культуре северных городов и весей нашей республики.

●

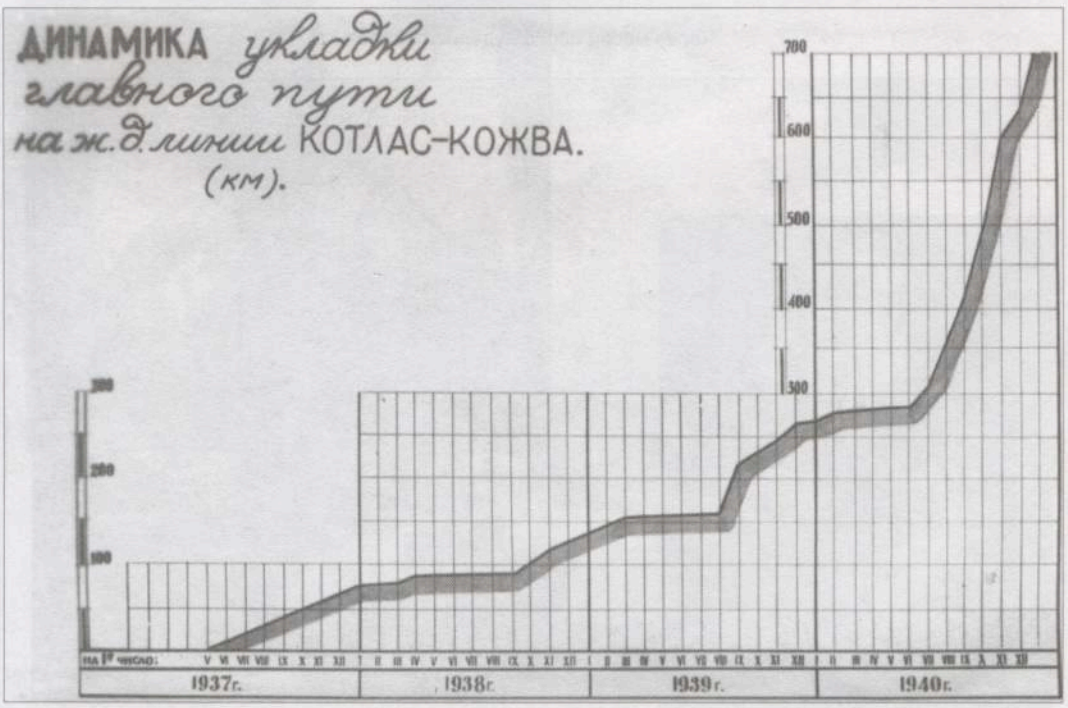
Все исторические факты и документы, а также фотодокументы, приведенные в этой статье, подтверждаются архивными фондами, находящимися в Коми республиканском государственном архиве общественно-политических движений и формирований, в Печорском государственном архиве, Печорском историко-просветительском обществе «Мемориал», в музее МВД РК.

Литература

КРГАОПДФ, ф. 1 – Коми обком ВКП(б),
ф. 498 – Печорский окружком ВКП(б),
ф. 623 – Кожвинский районный комитет ВКП(б),
ф. 1876 – политотделы Северо-Печорского, Северного железнодорожного лагеря,
ПГА, ф. 1 – Печорский окружной исполком Советов.



Карта Северо-Печорской железнодорожной магистрали



Начало. 257 километр
Северной железной дороги

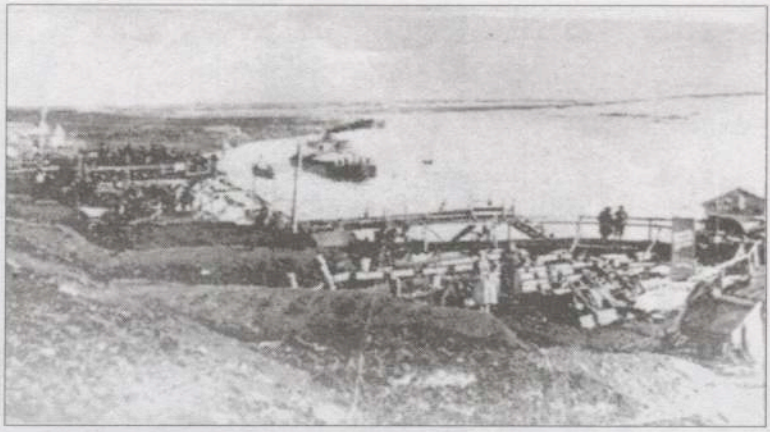
Через месяц после «ударной» работы

Стоянка пастухов. Начинается Заполярье

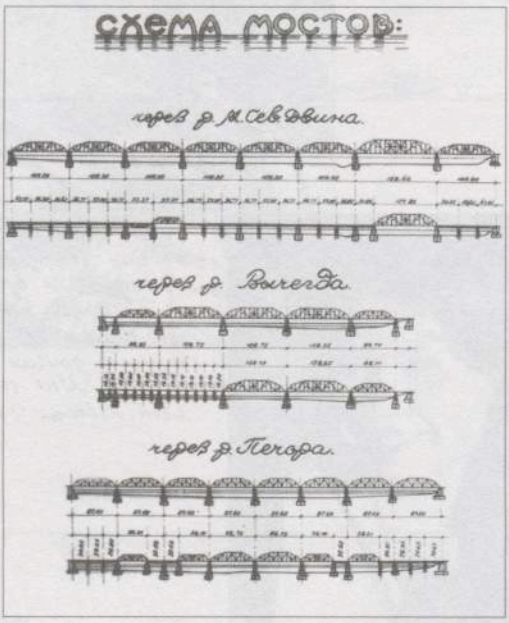
Эта фотография после регистрации брака в июне 1938 года. Свадьбы по существу не было, т. к. деньги которые я получил как подъемные нужны были в тундре, а других средств у нас не было. Мне было 24 года, а моей невесте 21 год.

7 октября 1939 года появился на свет первый ребенок в Заполярье пос. Абезь Северодорога. В свидетельстве о рождении записано: „коми АССР, Печорский край, Усть-Усинский р-н, сел. Абезь"

август 1992г.



Перевалочная база у пристани на реке Усе



Мост через Вычегду

Штаб строительства

Первый машинист Заполярья Дунаев

Готовы рапортовать Москве об успехах
в железнодорожном строительстве

Празднование 23-й годовщины
Октября в Абези

Первый поезд. Кожва

Охранник Василий Веселов

Колхозники Кожвы
встречают первый поезд

Шемена Семен Иванович – начальник управления Севжелдорстроя НКВД

Бурдаков Семен Николаевич – начальник Ухтижемстроя с 1941 по 1947 год

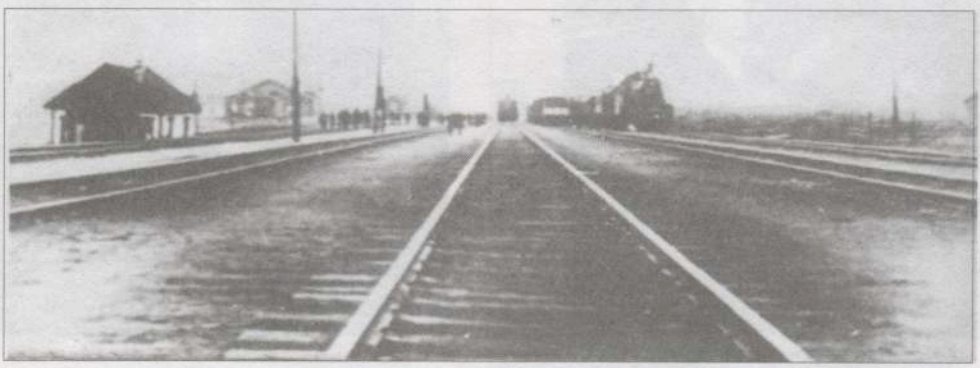
Халеев Михаил Ипполитович – начальник управления Интастроя, впоследствии начальник комбината «Интауголь»

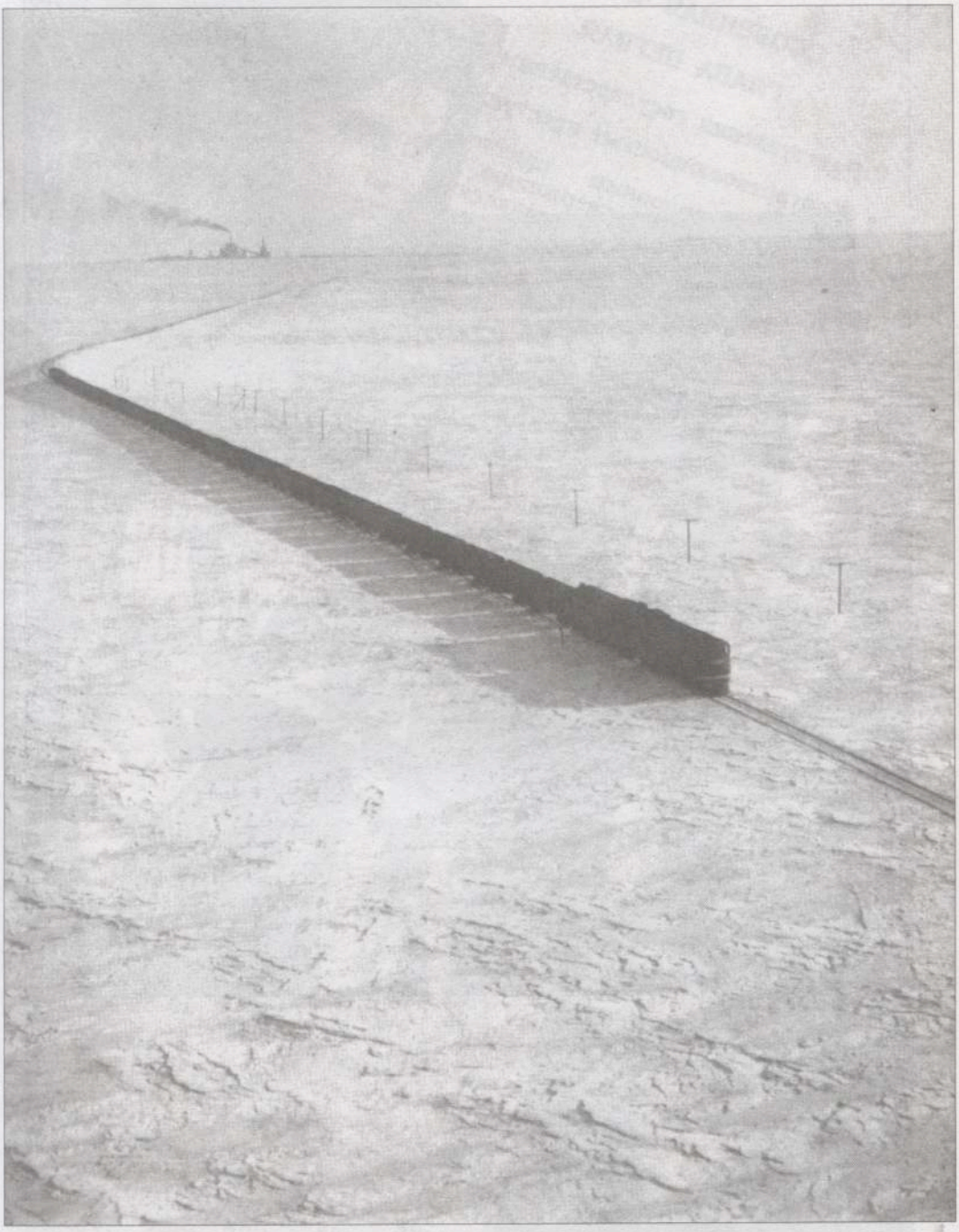
Боровицкий Авраам Израилевич – заместитель начальника управления Печжелдорстроя

Поселок Ярега «Первомайский». Шахты по добыче тяжелой нефти

Ухтинское месторождение. Чибью

Железнодорожные пути на станции Кочмес





По тундре. По железной дороге

«КАИТЧӦМ»
ПОЛИТИЧЕСКӦЙ
УВТЫРТӦМЪЯСЛӦН
КОМИ РЕСПУБЛИКАСА
ОБЩЕСТВЕННӦЙ
ФОНД

КОМИ
РЕСПУБЛИКАНСКИЙ
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ФОНД
ЖЕРТВ ПОЛИТИЧЕСКИХ
РЕПРЕССИЙ
«ПОКАЯНИЕ»

Дополнения, уточнения, замечания,
документальные материалы просим присылать
по адресу:
167000, Республика Коми, г. Сыктывкар,
ул. Первомайская, 25.
Общественный Фонд «Покаяние».

Общественно-политическое издание

ПОКАЯНИЕ
МАРТИРОЛОГ
Том II

в двух частях

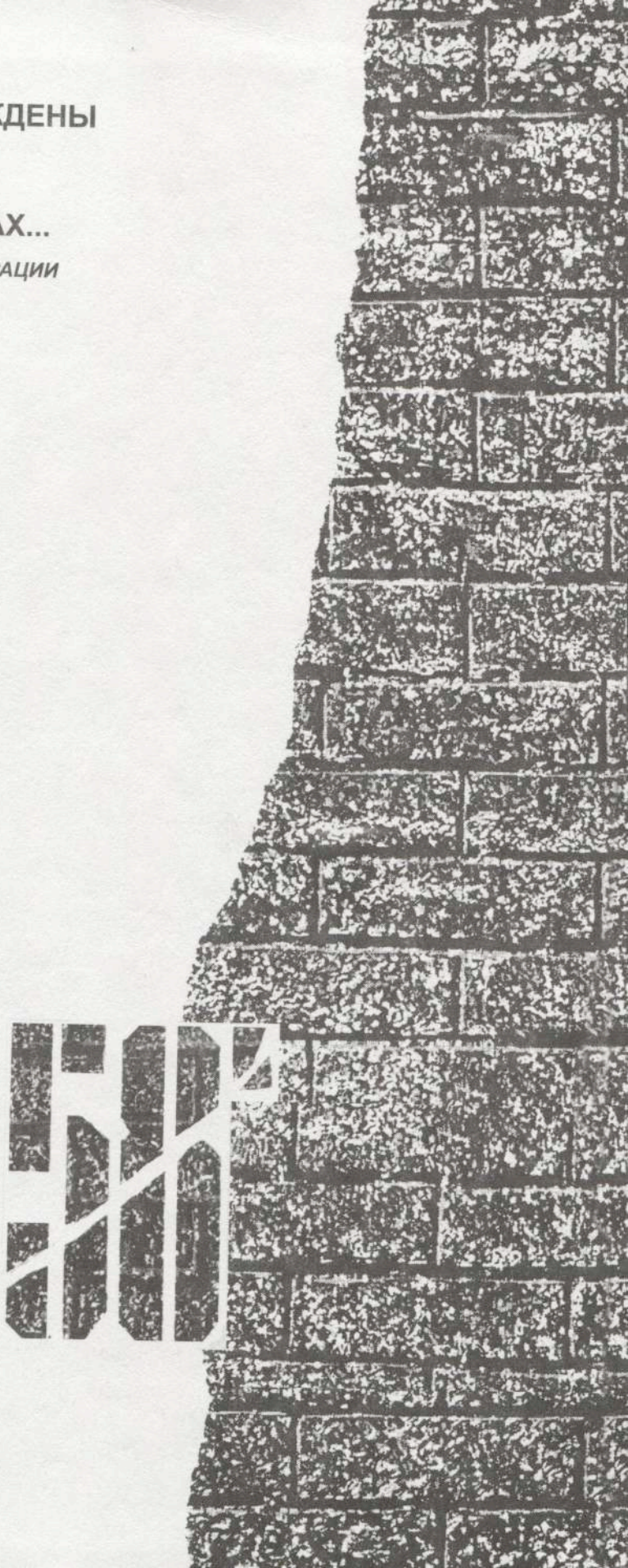
Подписано в печать 15.06.99. Формат 70×108 1/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура «Arial».
Усл. печ. л. 88,2. Уч.-изд. л. 80,4. Тираж 2000. Заказ № 2108

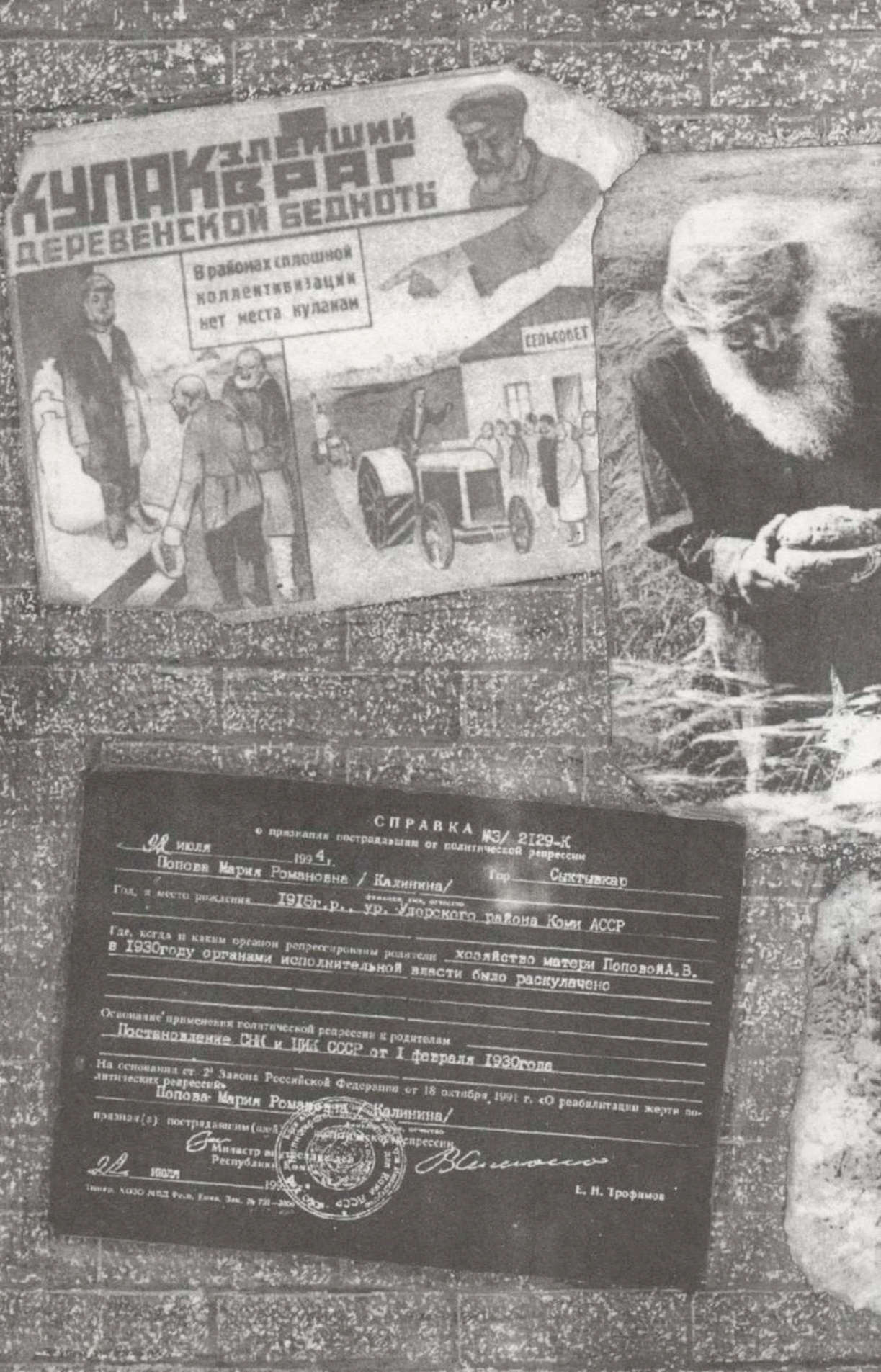
Коми республиканский общественный фонд
жертв политических репрессий «Покаяние».
167000, г. Сыктывкар, ул. Первомайская, 25.

Отпечатано в КОГУП "Кировская областная типография".
610000, г. Киров, Динамовский пр., 4.

ВСЕ ЛЮДИ РОЖДЕНЫ СВОБОДНЫМИ И РАВНЫМИ В СВОИХ ПРАВАХ...

ИЗ ВСЕОБЩЕЙ ДЕКЛАРАЦИИ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА




КУЛАК ЗЛЕЙШИЙ ВРАГ ДЕРЕВЕНСКОЙ БЕДНОТЫ
В районах сплошной коллективизации нет места кулакам
СЕЛЬСОВЕТ
СПРАВКА №3/ 2129-К
о признании пострадавшим от политической репрессии
22 июля 1994 г.
Попова Мария Романовна / Калинина/
Гор. Сыктывкар
Год, и место рождения 1916г.р., ур. Удорского района Коми АССР
Где, когда и каким органом репрессированы родители хозяйство матери ПоповойА.В. в 1930году органами исполнительной власти было раскулачено
Основание применения политической репрессии к родителям
Постановление СНК и ЦИК СССР от 1 февраля 1930года
На основании ст. 2 Закона Российской Федерации от 18 октября 1991 г. «О реабилитации жертв политических репрессий»
Попова Мария Романовна / Калинина/
признан(а) пострадавшим(шей) от политической репрессии
Министр внутренних дел Республики Коми
22 июля 1994 г.
Е. Н. Трофимов