

みんなくりポジトリ

国立民族学博物館学術情報リポジトリ National Museum of Ethnology

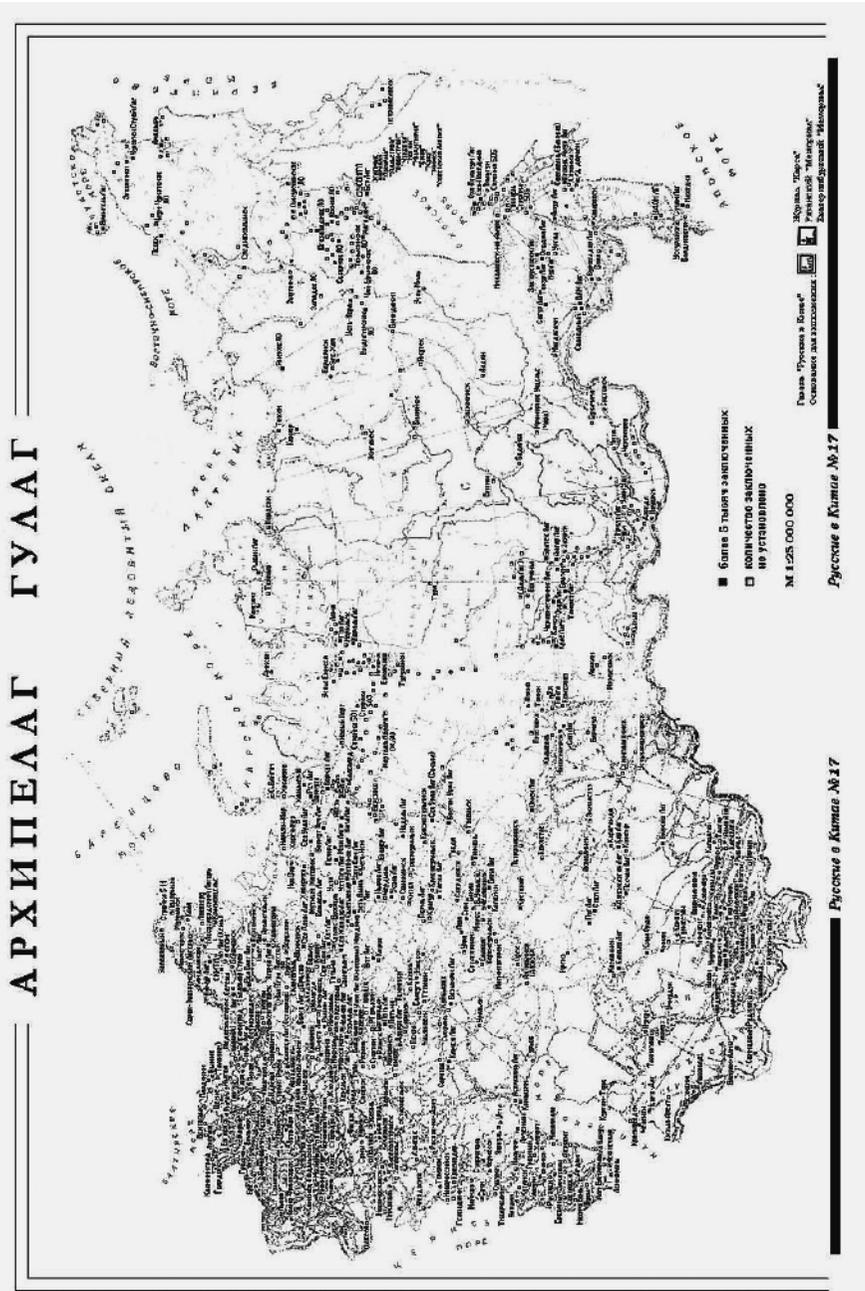
Explorer of Mongolia A.D.Simukov Letters, Diaries, Documents

メタデータ	言語: rus 出版者: 公開日: 2021-04-13 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小長谷, 有紀, Симукова, Наталия メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15021/00009713

Приложение V.

- V-1. Карта-схема расположения ИТЛ на территории СССР (конец 30-х годов).
- V-2. Схематическая карта Республики Ком.
- V-3. ИТЛ на территории Коми края; организация, структура, характер работ.
- V-4. ИТЛ Крайнего Севера: этапы, условия работы, жизни и смерти.

АРХИПЕЛАГ ГУЛАГ



Прил_V-1



Прил_V-2

Прил_V-3

ИТЛ на территории Коми края; организация, структура, характер работ.

28/VI/29 ОГПУ создало лагерную структуру СЕВЛОН (Северные лагеря особого назначения). Задачи: строительство ж/д Усть-Сысольск (совр. Сыктывкар) – Пинюг, грунтовой автодороги Усть-Сысольск – Ухта, лесозаготовки. (Иванова, 2006: 165).

В июне 1929 г. в рамках этой структуры организуется Ухтинская экспедиция ОГПУ, состоявшая из заключенных, в том числе геологов, горных инженеров и других научно-технических специалистов, многие из которых были арестованы в 1928 г. по «Шахтинскому делу» (см. прим. 171 к гл. IV), мастеров, рабочих. Задача: выяснить возможности промышленной добычи нефти и солей радия на Ухте, разведочные работы в бассейне Печоры. Первая группа (139 человек и тяжелое оборудование) следовали пароходом: Кемь – Архангельск (9/VII) – устье Печоры (13/VII), баржами вверх по Печоре (16–21/VII) до пос. Щелья-Юр, где оборудование (75 т) перегрузили на большие лодки и дошли на них до устья Ижмы. Вверх по Ижме – пеший этап (лодки с грузом тянули по-бурлацки) через Ижемские пороги до устья р. Чибью (21/VIII), где была создана база экспедиции (фактически ОЛП – отдельный лагерный пункт). «Потом многие этапы повторяют этот путь» (Канева А.Н. Ухтпечлаг: страницы истории / http://www.pokayanie-komi.ru/martirolog/martirolog_t1/kaneva_UPL_stranitz_i_istorii/) В экспедиции работали заключенные – крупные ученые-нефтяники Н.Н.Тихонович, П.И.Полевой, геологи Н.М.Леднев, И.Н.Стрижов, К.Г.Войновский-Кригер, Н.Н.Инкин, Б.Р.Компанеев, минералог И.И.Гинзбург, радиохимик Ф.А.Торопов, географ-натуралист А.В.Кулевский и др. Все они пришли по этапу. (О них см. Канева А.Н. Репрессированные геологи / М.-СПБ, 1999).

На 31/XII/30 в экспедиции состояло 824 заключенных. Результаты их работ: заложены разведочно-эксплуатационные скважины, давшие нефть и подтвердившие Чибьюское промышленное месторождение; разработана технология получения солей радия из пластовых вод; открыто Еджид-Кыртское месторождение угля. Построены жилищные, заводские, промышленные и административные помещения общим объемом 6000 м.

В 1930 г. в верховьях р.Усы (бассейн Печоры) работала экспедиция Института геологической карты ГГРУ ВСНХ под руководством Н.Н.Иорданского. Руководитель одного из ее отрядов Г.А.Чернов (сын А. А.Чернова) нашел и описал промышленное месторождение коксующегося угля на р.Воркуте (о выходах угля в этом районе впервые сообщил охотник-коми В.Я.Попов в 1921 г.). (Борозинец Л.Г. Ухтинская экспедиция ОГПУ <http://atlas.ukhta-lib.ru/ухтинская-экспедиция-огпу-1929-г;> <http://www.yaregaruda.ru/>

ru/book/export/html/34; <http://www.gazeta-respublika.ru/article.php/58384>).

6/VI/31 Ухтинская экспедиция ОГПУ реорганизована в Ухто-Печорский ИТЛ (Ухтпечлаг) с центром в пос. Чибью (совр. гор. Ухта) и основными задачами – разведка и добыча нефти, угля, газа и солей радия в Ухтинском и Печорском районах, а также – лесозаготовки, промышленное и дорожное строительство, судостроение, промыслы, сельское хозяйство. В 1938 г. (перед закрытием) в Ухтопечлаге содержалось около 90000 заключенных.

Структура Ухтпечлага, как и других лагерей на территории совр. Коми АССР (1929–1960), включала в себя: лагерное управление, лагпункты, командировки и подкомандировки, колонны и спецточки. Основное подразделение – ОЛП (отдельный лагерный пункт), а в Особых лагерях (1948–1955 г.г.) – лаготделение. Среднее количество заключенных ОЛПа около 3000 человек (обычно от 1000 до 4000). Количество заключенных строительной колонны – 150–600 человек, на крупных объектах значительно больше. Так, на строительстве моста через р. Печора (1941–1942 г.г.) работало около 25 тыс. человек.

В 1932 г. по решению Политбюро ЦК ВКП(б) был создан Ухто-Печорский трест, впоследствии появились «Воркутстрой», «Интастрой» и др. Формально трест отвечал за производство, лагерь – за обеспечение его бесплатной рабочей силой. Фактически, их деятельность тесно переплеталась. Начальник управления лагеря, как правило, был первым заместителем начальника треста, при общем подчинении ГУЛАГу. Трест был легальным лицом лагеря для открытой печати. Этим достигался эффект маскировки лагерей под обычные хозяйственные предприятия. (<http://issuu.com/memorial62/docs/karta-22-23>; http://www.pokayanie-komi.ru/martirolog/martirolog_t1/kaneva_UPL_stranitz_istorii/).

Силами заключенных Ухтпечлага в 1934 г. начата промышленная добыча угля на первой эксплуатационной шахте Воркутинского угольного месторождения (Рудник) (без электроэнергии, все горные работы от вырубки до доставки угля в первые годы велись вручную). В том же году построена узкоколейка (72 км) от Рудника к устью р.Воркуты для вывоза угля водным путем от устья Воркуты по рекам Усе и Печоре, далее по Баренцову морю и доставки оборудования и всего необходимого в обратном направлении. Полотно узкоколейки, проложенное по вечной мерзлоте, весной и летом непрерывно ремонтировалось, 70 км поезда проходили за 8–10 часов, зимой движение часто прекращалось из-за жестоких морозов и снежных заносов. Дальнейший водный путь в условиях полярного климата не решал транспортной проблемы. Огромное количество невывезенного угля скапливалось на берегах Усы.

28/X/37 принято постановление СНК СССР о строительстве железной дороги

Котлас – Воркута (1193 км). Весной – летом 1938 г. Ухтпечлаг реорганизован в несколько лагерей, в том числе:

Ухтижемлаг (центр в пос. Чибью (совр. г.Ухта) Коми АССР, п/я 226) – добыча и переработка нефти, асфальтитов, радиевых вод, строительство з-да «Нефтегаз», нефте- и газопроводов; численность заключенных на 1/VII/41 – 39087;

Устьвымлаг (центр в пос. Вожаель Коми АССР, п/я 243) – лесозаготовки, поставка лесоматериалов для Печорского угольного бассейна, производство шпал, сплавные и погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание судоремонтных, механических и авторемонтных мастерских; численность на 1/VII/41 – 24183;

Воркутлаг (центр в раб. пос. (совр. г.) Воркута Коми АССР, п/я 223) – шахтное строительство, угледобыча, баржестроение на р. Печоре; численность на 1/VII/41 – 27393;

Сежелдорлаг (центр в пос. Княжпогост (совр. г. Емва) Коми АССР, п/я 219) – строительство участка ж/д Котлас – Усть-Кожва (728 км) Северо-Печорской ж/д магистрали Котлас – Воркута (1193 км); численность: на IX/40 – около 85000, на 1/VII/41 – 66926. В ноябре 1939 г. южный участок ж/д (Котлас – Княжпогост – Чибью) введен во временную эксплуатацию.

В перечисленных лагерях производство включало также промышленное, дорожное и гражданское строительство, производство стройматериалов, с/х работы.

10/V/40 – совместное постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О строительстве Северо-Печорской ж/д магистрали и о развитии добычи воркуто-печорских углей». Сооружение магистрали поручено НКВД, разрешено снять всю рабочую силу из заключенных с ряда объектов Дальнего Востока и Южной Сибири и 20 тыс. заключенных с работы в других ведомствах для переброски на строительство Северо-Печорской ж/д магистрали, туда же направлять заключенных из колоний и тюрем независимо от сроков их осуждения.

НКПС поручено перевезти 160 тыс. человек (из них 40 тыс. с Дальнего Востока) и необходимый инвентарь.

Во исполнение постановления приказом НКВД от 14/V/40 был организован и открыт в июле 1940 г. Северо-Печорский ИТЛ (Печжелдорлаг, Печорлаг, центр в с. Абезь Коми АССР, п/я 274) для строительства участка Кожва – Воркута (465 км) Северо-Печорской ж/д магистрали Котлас – Воркута. На 15/V/41 в лагере было более 91600 заключенных (21 лаготделение, 56 лагпунктов, более 120 колонн). (*Шеренас А.* Сталинские лагеря Коми АССР/ <http://issuu.com/memorial62/docs/karta-22-23> С. 60–63); Система исправительно-трудовых

лагерей в СССР / <http://memo.ru/history/nkvd/gulag/>; Сталинские стройки ГУЛАГа, 2005: 256–257; <http://stalinism.ru/elektronnaya-biblioteka/pravda-gulaga-iz-kruga-pervogo.html?showall=1&limitstart=>).

При_V-4

ИТЛ Крайнего Севера: этапы, условия работы, жизни и смерти.

Этапы.

Пересыльный лагерь в Архангельске (1939) – «В ожидании приказа о погрузке долго стояли на причале <...> в конце длинной колонны, впереди стояли сотни заключенных-мужчин. Я вздрогнула, узнав Гуго Эберлейна, своего старого друга со времен Коминтерна. Он подошел. Передвигался он с огромным трудом: был очень болен. <...>. Потом охранник отвел его в строение неподалеку. От двери Эберлейн еще раз успел махнуть мне рукой. Из его друзей я была последней, кто его видел. Больных, чтобы не возиться с ними в дороге, за тем зданием расстреливали». (*Куусинен*, 1991: 146). По данным архива архангельского УВД: «Гуго Эберлейн, 1887 г.р., уроженец Германии. <...> Из мест лишения свободы Архангельской области убыл 03.07.39 г. в Локчимлаг (архив учреждения АН-23 п. Вожаель, Княжпогостский р-н, Республика Коми). До Локчимлага, как мы знаем, Эберлейна не довели...» (*Дойков*, 2010: 30).

«После советско-финской войны 1939–1940 г.г. освобожденные из финского плена советские военнослужащие были осуждены и отправлялись в северные лагеря небольшими партиями. Следы многих из них теряются в Архангельске – привозимых осужденных ликвидировали в подземных катакомбах» (*Дойков*, 2010: 126).

Переживших Архангельск везли (до начала войны) на северо-восток морским этапом – в трюмах пароходов – обычно до пос. (совр. г.) Нарьян-Мара в устье Печоры. Пароходы были перегружены в несколько раз против нормы: теснота, духота, скученность. В штормовом Баренцовом море почти всех валила морская болезнь. Пища – 400 г черного хлеба и селедка. Воду ограничивали, иногда до кружки на двоих в день. На палубу не выпускали. От жажды з/к черпали морскую воду из иллюминаторов котелками, привязанными к веревкам из портянок и заболели кровавым поносом (сентябрь 1940 г.). Путь длился 3–7 дней. (*Абрамович*, 2004: 193 (сетевая версия); *Розанов*, 1951: гл. 18 http://www.pokayanie-komi.ru/martirolog/martirolog_t1/iz_nigi_rozanova/).

В Нарьян-Маре заключенных перегружали в трюмы барж или малых грузовых судов. Охрана, собаки, склад – на полубаке. В трюме – нары в три-

четыре этажа, битком набитые. Темнота, много больных без медицинской помощи. Пища – хлеб и селедка, вода – из Печоры. Массовая дизентерия. Два-три клозета на кормовой палубе на несколько сот человек (*Куусинен*, 1991: 147–148; *Абрамович*, 2004: 193). «Но всего мучительней была власть урок в плавучем карцере. И в лагере уголовники заправляли всем: нормы, должности, вещи, места ночлега – все было в их руках. Под палубой же исчезали последние препятствия к их безраздельному владычеству. Часовой стоит на палубе. В руках у него винтовка со штыком. <...> В трюм он не спускается... Бойтся... и не без основания. <...> Нет смысла жаловаться часовому, что тебя избили, ограбили, отняли кусок хлеба – он не захочет и не сможет вмешаться. Он наверху, урки внизу. Пожалуйешься – тебе же хуже будет. <...> атмосфера зловония и мрака, издевательств, страха и угроз...». (*Бегин*, 1991: 41). Это – Печора, начало лета 1941 г. В таких же условиях проходили пароходные этапы на Колыму в 1939 г. «На протяжении всего морского этапа мы не видели ни одного представителя власти, кроме матроса, подвизившего к нашему люку тележку с хлебом и бросавшего нам вниз эти «пайки», как бросают пищу в клетку диким зверям» (*Гинзбург*, 1989: 240).

Этап по Печоре длился от одной до нескольких недель. «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 покатались вниз. <...> Товарищи по этапу помогли нам буквально ползком взобраться наверх. <...> Лагерное начальство разбило нас по бригадам, распределило по работам. В первую очередь стали выгружать тачки, лопаты, кирпичи, клинья, колючую проволоку, в последнюю – муку и соль.

При зачистке барж в трюмах обнаружили 80 трупов. Их вытащили на кромку берега, произвели шмон, снимали одежду и голых бросили в воду. Одежду сожгли на костре» (*С.П.Артемов*, цит. по: *Азаров*, 1999).

«Заключенных группами высаживали на берег для отправки в лагеря вдоль Печоры. <...> Многих выносили на берег едва живыми. <...> Мы свернули в маленькую речку, она называлась Уса. Мы теперь плыли на северо-восток, становилось все холоднее. Начальник перевозки сказал, что скоро Полярный круг. <...> Мы, финки, сошли в Кочмесе, это была пристань, общая для ближайших лагерей, помню только два – Абезь и Инта. <...> Вокруг лежали огромные болота, вдали, на востоке, сквозь дымку виднелась низкая цепочка

* *Здесь: пристань на р. Печора на месте совр. г. Печора.*

Уральских гор. <...> Мужчины должны были плыть дальше по Усе до Воркуты-Вома, а оттуда идти пешком до Воркуты 60 километров» (Куусинен, 1991: 148, 150). «И на Воркуту-то гнали эсков на баржах: до Адзьва-Вома на крупных, а там был перевалочный пункт Воркутлага, и оттуда уже – на мелководной барже десять дней <...>. Лодочные этапы тоже были не сплошные, а перебивались то перегрузками, то переволоками, то пешими перегонами». (Солженицын, 1991: 402; см. также Приложение V-3 – этап Ухтинской экспедиции ОГПУ).

«В 30-е годы отправляли с Котласской пересылки каждый день этап в сто человек до Усть-Выми (около трехсот километров), а иногда и до Чибью (более пятисот). <...> В этих этапах проходили в день 25 километров. Конвой шел с собаками, отстающих подгонял прикладами. Правда вещи заключенных, котел и продукты везли сзади на подводах. <...> При задержках в пути – продукты растягивали, кармливали болтушкой из ржаной муки без соли, а то и вовсе ничем. <...> В 1940 этап, где шел А.Я.Оленёв, после барж погнали пешком по тайге (от Княж-Погоста на Чибью) – и вовсе не кормя. Пили болотную воду, быстро несла их дизентерия. Падали без сил – собаки рвали одежду упавших. В Ижме ловили рыбу брюками и поедали живой. (И с какой-то поляны им объявили: тут будете строить железную дорогу Котлас – Воркута!) <...> Когда таежной тропой ведут этап от Княж-Погоста до Весляны, и вдруг какой-то заключенный упал и дальше идти не может <...> стрелок остается с ним ненадолго, потом нагоняет поспешно, уже один» (Солженицын, 1991: 406, 407).

Некоторые этапы из Котласа весной 1941 г отправляли в Печорлаг по участку железной дороги Котлас – Кожва, только что сданному во временную эксплуатацию. «Поезд трясло, как корабль в бурю, <...> многие заболели морской болезнью. Все были обессилены. <...> Через несколько дней пути нам наконец приказали выйти из вагона. Стояли в открытом поле. Кругом болота. Видны редкие кустарники и низкорослые деревья. Станция называлась Кожва. <...> Нам приказали построиться в колонну по четыре. Офицер энкаведист произнес традиционное короткое предупреждение: «Вы идете в пересыльный лагерь. Соблюдайте порядок в рядах. Шаг вправо или шаг влево рассматривается как побег, и конвой имеет право стрелять без предупреждения!» <...> Долог путь в пересыльный лагерь. Месили грязь по размокшей дороге, порой перебирались по мосткам шириной в бревно. <...> Время от времени я оглядывался. За мной двигались ряды кандидатов на «перевоспитание». Масса народу. <...> у многих от усталости подкашивались ноги. Кругом винтовки со штыками, взведены курки. Остервенело лают собаки. <...> В шеренге врачи, инженеры, адвокаты, профессора, рабочие, судьи, офицеры. <Этап польских граждан из Вильнюса, после захвата

восточных областей Польши советскими войсками в сентябре 1939 г., см. прим. 539 (17–28/IX/39) к гл. IV>. Такой парад в двадцатом веке! Парад рабов». (*Бегин*, 1991: 32).

По прибытии этапа к месту назначения производилась переключка, обыск, обработка дезкамерой («вошебойка»), заполнялись формуляры и карточки. Лагерная медкомиссия устанавливала категорию трудоспособности: ТФТ, СФТи ЛФТ (тяжелый, средний и легкий физический труд) в строгом соответствии не с состоянием здоровья заключенного, а со статьей и пунктом его обвинения. Категории СФТ и ЛФТ присваивали бытовикам и уголовникам. Инструкция (см. прим. 16 к гл. V) запрещала использование осужденных по 58-ой статье на административно-хозяйственных должностях, исключения были крайне редки. 3/к - 58 полагался ТФТ – «общие работы» - первая категория здоровья (*Розанов*, 1951: гл. 19; *Морозов*, 2000: 40). «За четыре часа до смерти «первую категорию здоровья» получила Таня Станковская. <...> меня, еле стоящую на ногах от истощения, цинги, дистрофического поноса, направили на работу по разгрузке каменного карьера» (*Гинзбург*, 1989: 226, 230). «Прибывшие этапы за время продолжительного этапирования были утомлены и истощены, много больных. При этапировании в отделения не получили необходимой медицинской помощи. Не обращая внимания на последствия, без разбора физического состояния заключенных, они выводились на трудоемкие работы» (*Азаров*, 1999). «Общие работы – это главные основные работы, которые ведутся в данном лагере. На них работает восемьдесят процентов заключенных. И все они подышают. Все. И привозят новых взамен – опять на общие. Там вы положите последние силы. И всегда будете голодные. И всегда мокрые. И без ботинок. И обвешаны. И обмерены. И в самых плохих бараках. И лечить вас не будут. *Живут* же в лагере только те, кто *не* на общих» (*Солженицын*, 1991: 393).

Типы основных «общих работ» в ряде ИТЛ Коми АССР в 1940–1942 гг. – см. Приложение V-3. Как и в каких условиях заключенные выполняли эти работы – см. ниже.

Лесозаготовки. «... Тогдашний лесоповал – без мотопил, трелевочных тракторов, автопогрузчиков – был убийствен. <...> Подъем в 6 утра, развод на морозе при пронизывающем ветре, долгая мучительная дорога до лесосеки, эта страшная работа по пояс в снегу – пилить нагнувшись да ручной пилой дерево, надрываться вытаскивая баланы из снега, мокрым и замученным брести в зону <после 12 часов работы> и там, похлебав не утоляющей голод баланды, залечь на жесткие нары в ожидании нового подъема...» Ручная (вместо лошадей) трелевка – доставка бревен к дорогам вывозки: 8–10

человек несут почти двухтонное бревно. «Глаза вылезают из орбит.. Больше недели такой работы никто из нас не выдерживал». (Разгон, 1994: 192, 304, 326). «... довелось и вкалывать на лесоповале, где летом буквально жрет мошка, облепляя руки, лицо, глаза, и быть «транспортом», таская из леса на завод древесные кряжи. Хорошо помню эту проклятушую работенку. Стояли шестидесятиградусные морозы, а мы волокли на себе эти чертовы бревна, впрягаясь по 10–12 человек и карабкаясь с бечевой по глубокому снегу». (Четвериков, <http://gulaghistory.org/exhibits/days-and-lives-r/zakluchennye/8>). «Недаром в лагерях лесоповал называли «сухим расстрелом» или «лесным расстрелом». ... все те, кто работали только лесорубами, были обречены на уничтожение. На медленную или же быструю смерть от истощения и жизни в условиях, невыносимых даже для такого пластичного и выносливого биологического существа, как человек». За зиму 1938–1939 г.г. только на Первом лагпункте Устьвымлага из 517 человек московского этапа осталось в живых 27. «... вымирали смоленские, ставропольские, могилевские этапы». Из 270 китайцев с Дальнего Востока, работавших на ручной трелевке, за три месяца умерло 269. Выжил один, работавший поваром. (Разгон, 1994: 10, 326).

Железнодорожное строительство. Природно-климатические условия – см. прим. 15 к гл. V. В 1933–1934 г.г. впервые сооружали узкоколейку по тундре от Воркуты-Вома (устье р. Воркуты) к Руднику (первые воркутинские шахты). Один из этапов пригнали из Салехарда пешком через Урал, по тундровым болотам. «Шлепали <...> мокрые до ушей. На ночь в ту же воду. Ни костра развести, ни обогреться – ничего! Едим сухари, в том же болоте размачиваем. <...> Сухарей дали на десять дней. Шли же мы месяц. Народ был отобран сильный, в основном крестьянский. Но все равно многие ослабели, начали отставать. Сначала стреляли. Потом махнули рукой <...> Да за нами волки стайей, как за оленями шли. <...> И вот пришли. Ни барак, ни кухни – ничего! Что в тундре, что здесь. Из семисот человек доползло не больше половины. Из дошедших еще половина здесь кончилась. <...> Людей распределили по всей трассе. Никто для них ничего не готовил. Привели в болото, велели ставить землянки и идти на приступ <...> Цинга... санчастью тогда владели урки, медицинской помощи – никакой, только акты на смерть составляли. <...> Лес не завозили, сами заготавливали <для шпал> разные коряги по Усе, рельсы присылали выбракованные, десять раз активированные, костыли вручную делали. <...> Когда стали открывать движение <...> полотно местами было еще мягкое, словно тесто, паровоз, конечно, зашатался, как пьяный» (Зубчанинов, 1995: 65–66). Та же дорога через три года – «узенькое полотно еле выдавалось из окружающих болот, маленькие корявые шпалы тонули в пучившейся глине, рельсы были разнокалиберные – то пошире, то

поуже. Одна нитка этой дороги убежала в тундру, а подъездные пути расходились к угольным складам, в депо, к лесопилке, в карьеры. На откосах кое-где валялись рельсы» (Зубчанинов, 1995: 65).

Осенью 1937 г. принято постановление СНК СССР о строительстве железной дороги Котлас – Воркута (1193 км) (см. Приложение V-3). Трасса пересекала много рек, около 20% её протяженности занимали глубокие болота. Маршрут магистрали шел по слабонаселенным районам, практически лишенным дорог. Доставка рабочей силы – речными и пешими этапами (см. выше). Стройматериалы, рельсы, мостовые конструкции, первые паровозы (в разобранном виде), необходимое оборудование, инструменты, продовольствие, обмундирование первое время завозили на баржах по рекам, если успевали (срок навигации около 2-х месяцев), далее – на санях или немногочисленных машинах по зимникам, а позднее по «лежневке» (см. ниже), которую строили одновременно с железной дорогой. (Азаров, 1999; Зубчанинов, 1995).

Работы по строительству собственно полотна железной дороги включали:

- расчистку участка (в тайге это – разрубка и корчевание трассы),
- отсыпку насыпи и разработку выемки,
- укладку верхнего строения полотна – шпал и рельсов (Разгон, 1994: 358).

Сооружались мосты, переправы, обходы и вся система обеспечения движения.

«На первых порах работы велись в основном вручную – тачки, грабарки, машин было мало <...> Механизация работ на стройке составила 11,7%. Больше половины – 64,4% всех земляных работ осуществлялось вручную» (Азаров, 1999).

«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 кострожёги из слабосильной команды» (Э.Ваза, цит. по: Азаров, 1999). «Ежедневно отсыпалось около 40 тысяч кубометров насыпи. Были случаи, когда отсыпанное днем полотно на следующее утро исчезало в бездонном болоте» (А.И.Бровицкий, цит. по: Азаров, 1999).

В мае 1940 г. принято совместное постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О строительстве Северо-Печорской ж/д магистрали и о развитии добычи воркуто-печорских углей». Для создания северного участка магистрали от Кожвы до Воркуты (465 км – лесотундра и тундра) в июле 1940 г. был открыт Печоржелдорлаг или Печорлаг (см. Приложение V-3). Первый начальник Печорлага Г.П.Большаков «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» (В.Х.Голук, цит. по: Азаров, 1999). Работа велась строительными колоннами. Трасса была поделена на участки 20–30 км. На каждом участке строительная колонна вела отсыпку полотна одновременно в северном и южном направлениях. После укладки шпал и рельсов колонна перебрасывалась на следующий свободный участок. Строительные колонны двигались навстречу друг другу. В день укладывали от 2-х до 5-ти километров пути (Морозов, 1997: 123; Азаров, 1999: 8–11). «После <строительной> колонны центральный ОЛП в Абези – земля обетованная <...> относительно стабильное существование <...> полузарывшиеся в землю бараки. <...> Продержаться можно» (Ясный, 1997: 86).

Иллюстрацией к строительству железной дороги в зимней тундре может служить рассказ пл. инженера и зам. нач. управления строительства 501 («Мертвой дороги») А.Д.Жигина Ал.Д.Симукову и Н.Я.Симуковой в середине 80-х годов.

- По только что построенному участку колеи приходит состав с рабочей силой (заключенными), охраной, собаками, рельсами, шпалами, балластом, материалами и инструментами. З/к разгружают состав, начинают укладку полотна, состав уходит. Через 12–14 часов работы – отбой. Охрана – в палатки, з/к зарываются в снег или пытаются строить убежища из блоков мерзлого снега. Утром встает примерно половина. Приходит следующий состав с новым этапом и стройматериалами. Работа продолжается.

«В течение нескольких лет каждый заключенный на вечерней поверке с ужасом ждал, что бригадир зачитает его фамилию в списке тех, кто утром пойдет на строительство железной дороги. «Списочных» на ночь запирали, хотя у них и не было никакой возможности избежать этой работы. Мало кто из них возвращался в лагерь. Оставшиеся в живых рассказывали страшные вещи. Кормили плохо, больными никто не занимался. Упадешь, ослабев, и не сможешь подняться – тут же пристрелят. Трупы укладывали вместо шпал – древесины не хватало, в тех широтах лесов нет» (Куусинен, 1991: 161–162). «Мертвецов закапывали прямо в насыпь. Там сейчас каждая шпала на костях лежит» (Зубчанинов, 1995: 66; см. также: Разгон, 1994: 28). «Особенно много требовалось людей на железнодорожное строительство: и работы больше, и убыль <...> эзков несравненно больше, чем в стационарных лагерях» (Ясный, 1997: 100).

Автодорожное строительство. В конце 1930 г. началось строительство тракта Усть-Вымь – Чибью (совр. г.Ухта). «Из Вогвоздина мы шли пешим этапом по недавно построенному тракту Усть-Вымь – Чибью. Прорубленный в тайге, он был проложен по болотам, уже разбит колесами грузовиков, песок

и щебенка колыхались под нашими ногами, мы шли по непрсыхающим лужам. В день мы делали 25 км <...> идти по зыбучему песку было трудно» (Разгон, 1994: 322). «Наш этап, прошедший по этому тракту под усиленным конвоем 270 км за 12 суток, попал на строительство новой дороги Чибью – Крутая, где было открыто месторождение газа. <...> Передвижение осложняли пни и топкие болота, застланные зыбкой лежневкой из жердей. <...> Летом работали на трассе по 12–14 часов, зимой – 8. Работа была поистине каторжной: лесоповал, корчевка пней, отсыпка насыпи, вывозка грунта на тачках или носилками. Рабочий инструмент: лопата, кирка, лом. Что стоит голодному человеку, полураздетому, целый день простоять в ледяной воде, болотной жиже при рытье кюветов, выкидывая в насыпь земляного полотна липкий грунт, упорно прилипающий к лопате! Или по кусочкам разбивать киркой или ломом замерзшую окаменевшую глину голыми руками, обмораживая пальцы, стертые до кровавых мозолей из-за отсутствия перчаток! Механизмов на трассе не было. <...> За каторжный труд мы получали на день килограмм хлеба. В обед - черпачок жидкой баланды с редкими крупинками перловки или ячневой крупы (ее полагалось 60 гр.), на второе - черпачок жидкой кашицы и кусочек соленой трески или крохотная рыбешка. Вечером черпак той же баланды. <...> Бывали дни, когда хлеб вовремя не привозили, на завтрак был только черпак вонючей баланды или каша. Люди шли на трассу голодными. Если хлеб в тот день не поступал, нам выдавали по 300 граммов муки, из которой мы делали “заваруху”. <...> При таком питании человек быстро “доходил”, не выполнял норму. Организм сдавал, затраченные силы не восстанавливались. Если норма не выполнялась, <...> пайка хлеба снижалась до 400 гр. Попал в штрафной изолятор за систематическое невыполнение - там 200 гр. <...> От здорового человека через 2–3 месяца на трассе оставался скелет. Смертность была ужасная: из этапа в 500 человек через три месяца в живых было несколько десятков жалких “доходяг”. Покойников хоронили в общих “могилах”. На небольшом колышке указывались только их личные номера, но не фамилии. Зимой трупы сбрасывали в проруби (если поблизости была речка) или закапывали в снег» (Гурский, 2003: 25–28). «... абсолютно гибельный лагерь, откуда почти никто возвратиться не мог. Лагерь этот находился в Ухтпечлаге, он строил дорогу Чибью – Крутая. Строительство это было несколько затянувшейся формой убийства. Бездонное болото, куда заключенные кидали тачки с песком. Люди за тачками менялись быстро, больше двух месяцев никто не выдерживал» (Разгон, 1994: 272). «Здесь строили дорогу от Чибью до деревни Крутой, сто километров через непроходимый лес. Дорога строилась на всем протяжении одновременно. Бригады, работавшие вдали от Чибью, не имели ни минимальных бытовых условий, ни нормального питания. Заболеваемость и

смертность стали повальными. Возчики, доставляющие продукты, подбирались отчаянные. Покойников на стокилометровом пути было много, возчики вырезали у них куски и продавали в конце пути голодающим, как якобы мясо, купленное в деревнях. Мне пришлось лечить начальника этого строительства, он стал полусумасшедшим» (*Глазов, 1999: 118–119*). «Снабжение продуктами питания было поставлено чрезвычайно плохо. Заключение от голода ели мясо павших лошадей, были и случаи каннибализма» (*Морозов, 1997: 35*).

Вдоль строящейся железнодорожной магистрали одновременно сооружали автотранспортную дорогу для перевозки стройматериалов, продовольствия и всего необходимого. «Неблагоприятный грунт, заболоченность делали невозможной строительство обычной грунтовой дороги». На участке Чибью – Кожва была построена автолежневая дорога протяженностью 235 км с деревянным настилом. Дорога была однопутной и снабжена необходимыми разъездами (см. *Азаров, 1999*). «Нашу бригаду перебросили на укладку лежневки через болото на подступах к нашему лагпункту. Болото топкое. ... Середина болота представляла бездонную топь, очень опасную для пешеходов. Оно буквально дышало. Все тяжелые грузы на создаваемые лагпункты забрасывались зимой, когда болото замерзло, но и тогда еще во многих местах трясина не поддавалась морозам, и поверх ее вынуждены были устраивать из жердей временную жердевку, постепенно уходящую вглубь. Длинные, в несколько метров жерди не достигали дна. Тогда последовало распоряжение настлать сплошной настил из толстого леса. Для этой цели выделили три лошади...на подвозку бревен. Мы же должны были на плечах нести бревна на болото, где укладывалась лежневка...на ширину до 300 м. На готовую лежневку землекопы тачками возили грунт для насыпи... Участились простудные заболевания и обмороживания пальцев на ногах. Тело стало покрываться язвами и фурункулами» (*К.П.Гурский, цит. по: Морозов, 1997: 34–35*).

Все работы на открытом воздухе прекращали только при температуре ниже -50°C , иногда – ниже -55° и даже -60°C (*Шаламов, 2001: 166*). «... начальник производственного отдела Управления звонил <начальнику лагпункта> и кричал, что надо выводить людей в лес, потому что температура сейчас **только 50 градусов**» (*Разгон, 1994: 383–384*). «Когда температура опускается ниже сорока градусов, вы начинаете чувствовать на себе каждые дополнительные пол-градуса и ощущаете, что кровь застывает в жилах. Когда же температура ниже пятидесяти градусов, вы с большим трудом открываете веки. Каждый вздох – словно нож, вонзаемый в грудь. ...минус пятьдесят семь

градусов <...> - выдыхаемый воздух заледеневаает» (*Росси*, <http://gulaghhistory.org/exhibits/days-and-lives-r/zakluchennye/8>).

Зимой 1939–1940 г. на строительстве железной дороги Котлас – Воркута произошла трагедия. «Из-за сильного мороза <ниже 60°> работы на трассе прекратились <...> начальство решило вывезти этап со своего участка на отдаленный <...> собрали около тысячи человек самых слабых и истощенных, доходяг – лишний балласт для руководства лагеря. <...> Казенное обмундирование с них снимали. Взамен выдали старье: на новом месте начальник обует и оденет. Конвоиры, одетые поверх полушубков в бараньи тулупы... Усадили на открытые бортовые машины. <...> Двигались по лежневке. На полпути <...> колеса передней машины соскочили с колеи и застряли между брусьями <...> на эстакаде высотой более трех метров. Заглох мотор. <...> приказ – сойти с машин! Снегу было по пояс. Конвой разрешил развести костры, но они не хотели гореть. <...> Мороз нарастал, заглохли и остальные машины. <...> Наконец, команда – идти вперед до ближнего лагпункта. <...> Люди медленно двинулись по обледенелой колее». <...> Машины из лагпункта назначения, направленные на поиски непришедшего этапа, «встретили едва живых людей... По всей лежневке подобрали 714 трупов! Их штабелями сложили у железной дороги, чтобы закопать <когда оттает земля> в большую безымянную братскую могилу и сравнять ее с землей» (*Гурский*, 2003: 45–46).

Угледобыча. В 1934 г. была начата промышленная добыча угля на Воркуте, позднее – в районах Инты и Еджид-Кырта. В заполярной Воркуте «зима длится десять месяцев. Темноте полярной ночи казалось нет конца. <...> Морозы часто доходили до 50°! И все же страшный холод был не так ужасен, как пурга, хоронившая бараки под снегом по самые трубы. В такую пургу на улицу выходить было опасно, посланные расчищать снег заключенные часто гибли. Чтобы выйти из барака, сначала надо было прорыть от двери туннель» (*Куусинен*, 1991: 164). После пурги «... очищались строительные площадки, лагерные дороги, подходы к шахтам и буровым. По всей железной дороге раскапывались поезда и расчищался путь, <...> перебрасывались сотни тысяч кубометров снега. <...> лазареты и бараки переполнялись обмороженными» (*Розанов*, 1951: гл.16). «Снег был спрессован ветрами так, что его приходилось резать железными лопатами и кирпичами выкладывать по обочинам. Получался глубокий коридор, из которого не выглядывали даже трубы паровозов» (*Зубчанинов*, 1995: 71). <...> «Заключенных поднимали в пять утра. Они шли пешком два километра до шахты и работали с восьми часов утра до восьми вечера» (*Куусинен*, 1991: 159). «До 1938 года основным способом проходки было бурение коловоротом и ручными бурами с отбивкой ломом и кайлом. Откатка производилась

вагонетками вручную» (Моруков, 2011: ч. 2). «Я попросил инженера <...> показать гостю “специфику нашей работы”. Инженер привел нас в мокрую лаву <...> - настоящий ад. Сверху шел сплошной ливень, с кровли валились мелкие куски породы, по наклонной почве несся поток воды; за грохотом рештаков ничего нельзя было расслышать. При слабом освещении от шахтерских лампочек люди, стоявшие тесно друг к другу, что-то колотили, кидали, при этом кричали и матерились. Инженер <...> заставил <гостя> лезть по выработке <...>, по ней текла вода, а высота ее позволяла пробираться только на четвереньках. <...> Дальше ему показали посадку лавы. Когда он, услышав страшный треск <...> увидел оседающую кровлю, мы поняли, что пора подниматься на поверхность» (Зубчанинов, 1995: 136).

«По утрам мимо барака с инструментами на плечах проходили бесчисленные бригады шахтеров, строителей и дорожников. За ними на белом снегу оставались розовые пятна. Это цинготники сплевывали слюну с кровью из размякших синих десен. В лазарет принимали больных лишь с резкой формой цинги, когда ноги опухали и появлялись злокачественные пятна. Остальные еще могут работать!» (Розанов, 1951: гл. 16). «Почти все были больны. Чаще всего встречалась болезнь пеллагра – от недостатка витаминов происходили тяжелые нарушения пищеварения и расстройство нервной системы. <...> Смертность среди работавших в шахте была очень высокой – у нас не хватало мест для всех, нуждающихся в лечении. <...> Странным казалось требование составлять в пяти экземплярах заключение о смерти и посылать его в министерство здравоохранения. В документе надо было дать подробную картину болезни, указать причину смерти. Работавшие в шахтах гибли от голода, но об этом упоминать запрещалось. Каждое утро в маленькой комнатке складывали друг на друга голые, худые, как скелеты, трупы. Когда их как следует прихватывал мороз, трупы вывозили на санях. Я однажды спросила возчика, где же трупы хоронят. «Бросают в тундре», - ответил он» (Куусинен, 1991: 159). «При лагере было даже хирургическое отделение, там лежали получившие травмы в авариях на шахте. <...> Каждый раз, когда открывали новую шахту, число наших пациентов резко возрастало» (Куусинен, 1991: 160). «За второй квартал 1943 г. было 442 аварии на шахтах, за третий квартал – 616, за четвертый – 960» (Морозов, 1997: 49).

Условия жизни.

Жили заключенные в бараках, землянках или палатках (зимой и летом). «Огромная, длинная палатка из обыкновенного брезента, в ней двухэтажные сплошные нары, даже не из досок, а из кругляка – тонких бревен; посредине палатки – печь, сделанная из обыкновенной бочки из-под бензина. Печь раскалена до красноты, находится около неё невозможно, но зато в глазах

палатки нетающие сугробы снега. Спали вповалку, прижавшись друг к другу, и поворачиваться можно только всем вместе – по команде... а подушку заменял обрубок бревна. <...> тебя разбудит удар молотка по рельсу у входа и надо первым делом оттирать от нар и брезента примерзшие за ночь волосы...» (Разгон, 1994: 11, 338). «Стоявшая в изголовье, в 20-ти сантиметрах от промерзшего насквозь брезента, банка с водой промерзала до дна» (Гурский, 2003: 26). «Жилищно-бытовые условия и санитарные условия заключенных неудовлетворительные, не обеспечивающие минимальные человеческие потребности. Колонны № 2, 105 и др., а также колонна слабосильных 16-го отделения не имеют вещдоловствия для заключенных — белья, одежды. Жилые бараки не утеплены, в бараках холод, грязь и вшивость, люди спят в верхней одежде. Дезокамеры и сушилки отсутствуют, кипяченой водой заключенные не обеспечены, в некоторых бараках нет нар и полов, заключенные спят на земле. В результате у заключенных появляется массовая заболеваемость. <...> 13-е отделение зимним обмундированием обеспечено только на 50%, заключенные ходят в ботинках, имеются случаи обморожения» (из докладной записки начальнику опер. отдела ГУЛАГа майору ГБ Йоршу «О санитарно-бытовых условиях заключенных Печорлага НКВД по состоянию на 10 ноября 1941 года»; цит. по: Разгон, 1994: 30). «Хуже всего были вши. Они кишели в каждой складке одежды, пожирали нас днем и, особенно, ночью, лишая ... сна» (<http://gulaghistory.org/exhibits/days-and-lives-r/zakluchennye/8>).

Проблема жилья «упрощалась», если этап пригоняли на неосвоенное пустынное место с приказом строить новый ОЛП. «Мы спали в снегу. Единственную палатку заняли охранники. Сначала нам приказали установить проволочную ограду, потом четыре сторожевые вышки. Лишь после того, как <...> на вышки поднялась охрана, нам разрешили строить бараки. Лагерь строился не один день. После двенадцати, четырнадцати, шестнадцати часов работы нам приходилось закапываться глубоко в снег <...>. Не каждый мог встать наутро. <...>. Порой число заключенных, навек уснувших в снегу, превышало число поднявшихся работать. Но строительство не прекращалось. Прибывали новые заключенные». (Бегин, 1991: 35; см. также: Солженицын, 1991: 401).

Большинство заключенных после ареста оставались вплоть до лагеря (тюрьма, допросы, этапы, пересылки), а иногда и в лагере, в своей одежде. Добротную и теплую одежду крали или отбирали урки. В лагере полагалось рабочее обмундирование. «Морозы относительно небольшие – до 38°. Ватные брюки, телогрейка, бушлат, пусть и не первого срока, защищали. С обувью было хуже. Брезентовые ботинки с двумя парами портянок. Через несколько

дней пальцы подморожены» (*Ясный*, 1997: 5). «Летом – так называемые ботинки из автомобильных кордовых покрышек, сшитых проволокой и не задерживающих воду. Или же из ... отходов <кожи>, ранее шедших на свалку, сшитых до формы ботинка и набитых на деревянную подошву. В зимнее время заключенные щеголяли в «чунях» из старых активированных ватных бушлатов, телогреек или шаровар. Правда, иной раз счастливики получали и новые валенки, быстро изнашивающиеся на земляных работах в воде, вязкой глине или на острых камнях» (*Гурский*, 2003: 26). «... полотенце вместо шарфа, засаленная <матерчатая> ушанка. А в сильные морозы все обязаны надевать входящие в зимнее обмундирование «лицевые маски» против обморожения. Маски – с прорезями для глаз, носа и рта – сделаны из текстильных отходов: ярких ситцев, вафельной ткани и прочего тряпья» (*Разгон*, 1994: 198).

Производственные нормы выработки для заключенных на общих работах были на 20% выше, чем для вольных, рассчитаны на 12-часовой рабочий день (*Розанов*, 1951: гл. 19; *Бегин*, 1991: 38). «Теоретически за работу заключенным Ухтижемлага <выполнившим норму>, платили деньгами <премиальное вознаграждение>. К ним применялись самые низкие ставки и удерживались всевозможные штрафы. Инвалидам, освобожденным от работы по состоянию здоровья и т.п., премвознаграждение не начислялось. В 1940-е годы заключенный мог в среднем получить на руки около 23 рублей в месяц, а килограмм черного хлеба стоил тогда 200 рублей и столько же 50 граммов махорки на черном рынке: в лагерном ларьке этих товаров или не было, или они очень строго лимитировались». (*Кустышев*, 2010: 129).

Нормы питания («котел», «пайка») заключенных зависели от выполнения производственных норм. В Севжелдорлаге при выполнении нормы на 80–100% полагалось в день 700 г хлеба, 2 миски «супа» (баланды) и пара ложек жидкой каши, за 60–80% нормы – 500 г хлеба и две миски баланды, за 30–60% - 400 г хлеба и две миски баланды, при выполнении нормы на 30% и ниже – 200 г хлеба и миска баланды (штрафной котел). (*Морозов*, 1997: 110; *Куусинен*, 1991: 159). Систематическое невыполнение нормы расценивалось как саботаж и наказывалось не только голодом, но и карцером (неотапливаемым) или штрафной зоной, где заключенный получал 200–300 г хлеба и кружку воды в день, суп – через день. А могли и вовсе не кормить. (*Шаламов*, 2001: 201, 205; *Гинзбург*, 1989: 277–278).

На практике судьба з/к по отнесению к тому или иному «котлу» решалась нарядчиком, бригадиром, десятником, то-есть заключенными уголовниками, которых начальство ставило на эти должности. (*Шаламов*, 2001: 196, 213; *Гулаг*, 2000: 503). Воровство и открытый грабеж процветали. Конвой тоже в

накладе не оставался. «Почти во всех отделениях имеет место хищение продуктов до закладки их в котел» (*Гулаг*, 2000: 503). Хлеб был основным продуктом питания: «приварок только что горячий, а жиров и белков в нем содержалось не намного больше, чем в кипятке» (*Абрамович*, 2004: 197).

Путь в лагерь осужденного по 58-й статье (следствие, тюрьма, этапы, пересылки) длился обычно несколько месяцев (для А.Д.Симукова – около 20 месяцев), все это – на голодном пайке, прочие условия см. выше и прим. 3,7,9,14 к гл. V. В лагерь прибывали истощенные, больные люди, для которых выполнение производственных норм на общих работах было заведомо непосильно, т.е. и в лагере они были обречены на голод (урезанная пайка). Рослые (рост А.Д.Симукова был около 190 см.) слабели быстрее. «Рост мне много мешал. Паек ведь выдают не по росту» (*Шаламов*, 2001: 170).

«Положение о довольствии Ухто-Печорского лагеря НКВД» от 27/V/37 «свидетельствует о том, что основная масса рабочих (кроме штрафных и отказчиков) платила за свой паек. Стоимость нормального пайка «единого котла» (включая и хлеб) достигала 1 р. 12 коп. или 1 р. 18 коп. Но в соответствии с указаниями финотдела, со всех заключенных, переведенных на сдельную оплату труда, ежемесячно производилось удержание стоимости содержания в размере 3 р. 40 коп за каждый день <...>. Это значит, что основная масса заключенных платила в три раза больше стоимости продовольственного пайка, т.е. по-видимому, оплачивая все расходы по своему содержанию» (*Кустышев*, 2010: 129).

Голод, мороз (а летом – мириады гнуса), тяжелый физический труд и жизнь в бесчеловечных условиях довершали дело «истребительно-трудовых» лагерей. «Доплыть <превратиться в доходягу> за три недели – это нормальный срок для всякого человека при побоях, голоде, холоде и четырнадцатичасовом рабочем дне. <...> ноги слабеют ... мозг слабеет. Мир Большой земли становится таким далеким. <...> Шатаются зубы, опухают десны, и цинга надолго поселяется в твоём теле. Кровь и гной текут из моих незаживающих ран, язв пиодермии. <...> Возникает такое состояние, когда ты сам слабеешь, сдачи дать не в состоянии. И тут-то тебя начинают толкать и бить. <...> Каждый день меня куда-то выкликают на работу, и я иду... Я давно уже превратился в доходягу, на которого нечего рассчитывать. У меня есть хватка и терпение. Нет только самого главного – физической силы. <...> Помню, что меня куда-то ведут, выводят, толкают, бьют прикладом и сапогом, я ползу куда-то, бреду, толкаясь в толпе таких же обмороженных голодных оборванцев. <...> Полз по какой-то дороге снежной, собирая обломки капустных листьев, чтобы вскипятить их в банке, сварить. <...> из того, что я собрал, нельзя было сварить никакого супа. Я проготил эти куски мерзлыми.

<...>

Все бригады <...> за четыре месяца дважды и трижды сменили свой состав. Жив только бригадир и его помощник, дневальный – остальные члены бригады в могиле, или в больнице, или в этапе». (*Шаламов*, 2001: 172, 174, 175, 181, 183, 186).

Узники лагерей гибли не только от голода и непосильной работы в нечеловеческих условиях. Воспоминания выживших и немногие сохранившиеся документы свидетельствуют и о целенаправленных операциях по массовому уничтожению заключенных. «Во время строительства Рыбинского гидроузла и затопления нового русла реки Шексны в октябре 1940 г. заключенным не подали команды на выход с места работы – со дна нового русла... В результате было утоплено примерно 18 тысяч человек». (Сообщение ярославской газеты «Караван-Рос» летом 1997 г.; цит. по: *Марковин*, 2006). Известно «большое количество случаев затопления барж, других плавсредств с заключенными, перевозимыми в трюмах к местам отбывания наказания». (*Марковин*, 2006).

Ниже приведены краткие сведения и два документа о «Кашкетинских расстрелах» на Воркуте, поскольку в списке расстрелянных найдено имя Л.А.Аграновского – суражского друга юности А.Д.Симукова.

С осени 1937 г. на штрафную командировку Воркутлага на Старом Кирпичном заводе (станция узкоколейки в 20 км южнее Воркуты) сгоняли партии 58-й статьи, главным образом осужденных Особым Совецанием, с литерой КРД (контрреволюционная деятельность) и КРТД («троцкисты»), оппозиционеров, державших голодовку, партийно-советских работников и просто «отказников», в том числе всех бывших священников. «Видно было, что попасть мог любой. <...> Всю зиму каждый из нас ждал, что, может, ночью заберут и угонят его. При этом все понимали, что гонят не в этап, а в какую-то бездонную яму, из которой никто не возвращается. <...> Стало известно, что из Москвы прибыл старший лейтенант госбезопасности Кашкетин <член «комиссии Григоровича», прибывшей в Ухту> в сопровождении еще трех лейтенантов. <...> Местность вокруг Кирпичного оцепили <...> к заводу нельзя было приблизиться и на 10 километров. <...> Скоро стали доходить слухи о том, что на Кирпичном происходит массовое уничтожение собранных там людей» (*Зубчанинов*, 1995: 80–81). К весне просочились подробности. Попытки расстреливать малыми партиями в бане вызвали отчаянное сопротивление и беспорядки. Тогда Кашкетин объявил, чтобы заключенные готовились к отправке на этап. «Вызвали с вещами. Построили во дворе, сказали, что на рудник. Дали команду. Вышли за ворота. Спустили в ложину... вдруг с обеих сторон косогора стрельба. Пулеметная и

винтовочная... Всех уложили!» (Розанов, 1951: гл.16). «Кашкетин с помощниками и солдатами долго вынуждены были ходить по полю, пристреливая раненых, выискивая и убивая отползших. Оцепление не снимали несколько суток. <...> собрали все трупы, пересчитали, <...> Цареву было поручено организовать захоронение. <...> Потемкину <начальник охраны> и его солдатам выдали денежные премии и предоставили путевки в санатории. <...> Кашкетин награжден орденом Ленина «за образцовое выполнение специального задания правительства». В указе были и другие фамилии: массовое уничтожение заключенных проводилось и на Ухте (лагпункт Новая Ухтарка), Колыме <«Гаранинские расстрелы»>, в Норильске» (Зубчанинов, 1995: 83–84). В числе многих сотен жертв на Ухтарке был расстрелян 11 марта 1938 года Н.М.Любарский – бывший полпред РСФСР в Монголии (1922–1923 г.г.).

АКТ

1938 г. марта месяца 1 дня мы, нижеподписавшиеся, пом. нач. II отделения III Отдела ГУЛАГ НКВД лейтенант гос. безопасности Кашкетин Е.И., нач. III частью Воркутинского отделения Ухтпечлаг НКВД Никитин А.И., пом. оперуполномоченного III Отдела ГУЛАГ НКВД Заправа М.Б., пом. оперуполномоченного III Отдела Ухтпечлаг НКВД Манохин В.А., пом. оперуполномоченного III Отдела Ухтпечлаг НКВД Чечин И., пом. оперуполномоченного III частью Воркутинского отделения Ухтпечлаг НКВД Михайлов И.Н., составили настоящий акт в том, что сего числа приведен в исполнение приговор Тройки УНКВД по Архангельской области (заседания от 29.09.37 г., от 8.10.37 г., от 20.11.37 г., от 16.12.37 г., от 21.12.37 г., от 25.12.37 г., от 27.12.37 г. протоколы № 15, 19, 33, 37, 41, 44, 45) о расстреле ста семидесяти трех человек нижепоименованных заключенных Ухто-Печорских лагерей НКВД, приговоренных за вновь совершенные ими преступления в лагере: <следует список>.

Все сто семьдесят три человека расстреляны и погребены.

Настоящий акт составлен в 2-х экземплярах, из коих один экземпляр – в Тройку УНКВД по Архангельской области и один экземпляр в делах 3-го Отдела Ухтпечлагерей НКВД.

Воркута, 2 марта 1938 г.

Исполнитель: пом. нач. II отделения III Отдела ГУЛАГ НКВД лейтенант гос. безопасности (Кашкетин).

Присутствовали: Никитин, Заправа, Манохин, Чечин, Михайлов.

(Документ приведен в рукописи: Аронова Р.Л., Веселова Э.А. Люди и нелюди.

Кашкетинские расстрелы. 1937 – 1938. Цит. по: *Бурокас*, 2010: 238).

Один из 173-х, перечисленных в списке цитируемого акта, Аграновский Л.А. – это «Аграновский Лев Аронович. 1902. г. Сураж Брянской обл.» (*Дойков*, 2010: 341) – суражский друг юности, которого А.Д.Симуков безуспешно пытался разыскать уже работая в Монголии (см. гл. I: 14 и 16 декабря 1919 г., 24 марта и 9 мая 1920 г.; док. IV-16 и прим. 154 к гл. IV).

Аналогичный акт о расстреле 351 заключенного был составлен теми же исполнителями 30 марта 1938 г. «Кашкетин радировал начальнику лагеря, чтобы «для целей глубокого бурения», как говорилось в шифрованных радиограммах, были подготовлены еще две или три тысячи человек. Начальник лагеря просил отсрочить «эти работы», потому что должен был выполнить правительственное задание по отгрузке 200 тысяч тонн угля» (*Зубчанинов*, 1995: 83, 84).

Справка

Сов. секретно

1. Всего по операции по приказу №00409 Тройкой по УНКВД по Архангельской области было приговорено к расстрелу 2631 закл.
2. Приведено к исполнению 2508 приговоров.
3. Не приведено к исполнению 123 приговора.

Из них:

Умерло – 58

Бежало – 7

Освобождено – 1

Не числятся в лагере – 1

Разыскивается – 9

Вторично приговорено – 25

Отправлено для исполнения в др. лагеря и орг. НКВД – 18

Приостановлено до особого распоряжения – 4

Итого: 123

Ст. инспектор III отдела Ухтижемлага НКВД

Фролович

Справка составлена по состоянию на 21 июля 1938 г.

(*Полещиков*, 1998: 536; цит. по: *Бурокас*, 2010: 243).

Обеспечение жизни и работ.

Лагерные системы снабжались рабочей силой практически непрерывно. По железным дорогам, морским, речным и автотранспортом, пешком, через тайгу, болота и тундру гнали этапы со всей страны, а после осени 1939 г. и с захваченных территорий, иностранных пленных и собственных солдат и офицеров из чужого плена, а также репатриантов, беженцев от фашистских режимов в Германии и Испании, собственных граждан, работавших за границей, и многих других. Все это – не считаясь с наличием и возможностью своевременной доставки в лагерные регионы ресурсов, необходимых для жизни заключенных и выполнения ими запланированных работ. Ниже – примеры результатов и последствий.

До постройки железной дороги доставка грузов шла в основном по рекам. Период навигации – около двух месяцев, если погода позволит. «Пока грузы из Архангельска ползут, верховья Усы и Воркуты успевают замерзнуть, и доставить уж ничего нельзя. Все хранится в Усть-Усе до другой навигации. Грузы на Воркуту <1937 г.> два года следуют! И письма и посылочки также» (Зубчанинов, 1995: 60).

«Катастрофу для Воркуты несла сухая погода. <...> Без дождей Уса мелела <...> движение по ней становилось невозможным. После нас <один из предвоенных годов> пришло всего два каравана. Опытные воркутяне говорили: <...> до будущей навигации не завезут теперь ничего. Ни продовольствия, ни обмундирования, никаких стройматериалов. Даже письма и газеты получим только через год. <...> В сентябре река замерзла. В запасе лагерь <Воркуталаг> имел только хлеб и ячменную сечку. Не оставалось соли. Стали отмачивать старые бочки из-под соленой рыбы. Хватило не надолго. Вспомнили, что в прошлом году сактировали и закопали большое количество сгнившей рыбы. Снарядили бригаду откапывать. Эту рыбу коптели и кормили ею людей. <...> Народ начал умирать от цинги и пеллагры» (Зубчанинов, 1995: 70).

1940 год. В июле открыт Печорлаг (см. Приложение V-3) для строительства участка магистрали от Кожвы до Воркуты. В тундру забрасывают десятки тысяч людей. Продовольствия и материалов завезли недостаточно. «Короткая осень, полярная зима. <...> Реки стали, инструмента и материалов, чтобы строить бараки или хотя бы копать землянки, не хватало. О лекарствах и говорить нечего» (Ясный, 1997: 62). «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» (Азаров, 1999). «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» (*С.Д.Серов*, цит. по: *Азаров*, 1999).

Стройплощадка новой шахты Воркутлага. Начальник: «Еще людей пригнали, а у меня не только кухни, но даже уборной не построено! Велят на выходах шурф пробивать, чтобы хоть углем себя обеспечить. А электроэнергия не подводят, дороги нет. Выгнали в тундру – и твори им чудеса!» Через три недели на той же стройке: «Прокладка железной дороги, доведенная до первого оврага, прекратилась: леса для мостов не было. Опоры электролинии стояли без проводов. А уже началась зима». Заключение: «Если бы нас расстреляли сразу, было бы гуманней. Топлива нет. Половина бригады целый день елозит по тундре – собирает кустики. Другая половина ищет ручейки и лужицы, чтобы набрать немного воды. Хлеб привозят на неделю, мороженный. Все больны. Каждый день умирает по человеку. Нас здесь 70, значит, хватит только на два месяца». (*Зубчанинов*, 1995: 110–112).

«Осенью 1940 г. ситуация на трассе резко ухудшилась, увеличилась заболеваемость и смертность заключенных. По неполным данным, на 1 января 1941 г., всего за семь месяцев существования лагеря, умерли 3586 заключенных. В 4, 6, 8 отделениях 60–80% заключенных были больными или слабосильными. В декабре 1940 г. в 118-й колонне 6-го отделения из 215 заключенных в строю были только 42 человека. С ноября 1940 г. стала быстро падать производительность труда заключенных, <...> на укладке главного пути она составила 19,4%. <...> Остановилось строительство Кожимского, Интинского и Усинского мостов. <...> За год произошло четыре крушения поездов с человеческими жертвами, разбито в результате аварий пять платформ и дрезина, было зарегистрировано 26 случаев схода транспортных средств с колеи из-за уширения полотна железной дороги» (*Морозов*, 1997: 122). Под угрозой срыва строительства магистрали НКВД направило 25 ноября 1940 г. в Печорлаг комиссию «для проверки состояния». Комиссия установила, что «в результате преступного отношения к бытовому устройству и трудовому использованию заключенных со стороны руководства Печорского железнодорожного лагеря среди заключенных имеет место значительная заболеваемость и смертность». Приказом НКВД от 25 декабря 1940 г.

начальник лагеря Г.П.Большаков и ряд начальников отделов управления лагеря отстранены от должностей и арестованы (Большаков впоследствии расстрелян); в Печорлаг направлена на два месяца бригада сотрудников НКВД. В приказе НКВД от 30 апреля 1941 г. за подписью наркомвнудел

Л.П.Берии отмечено: «в результате мероприятий, проведенных НКВД в течение первого квартала 1941 г., и работы комиссии – состояние Печорского лагеря значительно улучшилось и лагерь подготовлен к выполнению большой ответственной работы 1941 г. по строительству ж.-д. линии от Печоры до Воркуты» (*Сталинские стройки*, 2005: 268–272). Насколько «улучшились» условия в Печорлаге видно из приведенного ниже рапорта, отправленного за месяц до начала Великой Отечественной войны.

№ 118
Рапорт начальника ГУЛАГа В.Г. Наседкина
наркомку внутренних дел Л.П. Берии о бытовых
условиях заключенных Севпечлага НКВД

23 мая 1941 г.

По сообщению Оперативного отдела Северопечорского лагеря ГУЛЖДС НКВД, руководство Печорского лагеря, несмотря на уроки прошлого года, не принимает необходимых мер к созданию нормальных бытовых условий заключенным. Заключенные выводятся на работу в валяной обуви и старых брезентовых ботинках и в условиях весенней распутицы, целыми днями простаивают в холодной воде и грязи, что вызывает большое количество простудных заболеваний.

На 10 мая с. г., только по Южному участку Печорлага НКВД, коечно-больных было 1.361 человек. Количество заболеваний ежедневно увеличивается.

Угрожающе возросло количество цинготных заболеваний. На 10 мая на южном участке Печорлага зарегистрировано 8.389 человек больных цингой, из них 3.398 человек второй и третьей степени заболеваемости и 4.991 человек первой степени. Количество цинготных заболеваний возрастает.

Сушилками, банями, дезокамерами колонны обеспечены на 5–10%. Из-за отсутствия кипятильников люди вынуждены пить сырую воду, кухонной посудой колонны обеспечены только на 40%.

Баракы и палатки содержатся в антисанитарном состоянии, постельных принадлежностей и нательного белья крайне мало, вшивость среди заключенных достигает 70%.

По распоряжению руководства Печорлага, полагающийся вновь прибывающим этапам 21-суточный карантин не соблюдается.

Прибывающие на Канин-Нос этапы отправляются пешком к месту назначения за 150 км в валяной обуви по грязи и воде.

Начальник ГУЛАГа НКВД СССР
ст. майор гос. безопасности НАСЕДКИН

ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 42. Лл. 40–41. Машинописная копия.

(ГУЛАГ, 2000: 499).

В первые годы войны (1941–1942).

22 июня 1941 года войска нацистской Германии вторглись в пределы СССР, началась Великая Отечественная война. Указ Президиума Верховного Совета СССР «О военном положении» предоставлял военным властям право выселять в административном порядке из пределов местности, объявленной на военном положении, или из отдельных её пунктов лиц, признанных социально опасными, вместе с семьями. Согласно директиве НКВД и НКГБ

от 4/VII/41 в разряд подозрительных попали советские немцы и финны, проживавшие в Ленинградской, Новгородской и Мурманской областях РСФСР. Они подлежали депортации в отдаленные районы СССР, в том числе и в Коми АССР.

28/VI/41 – приказом НКВД СССР № 0311 (во исполнение Постановления СНК СССР от 27/VI/41 «О сокращении плана капитальных работ на 1941 год по НКВД СССР») приостановлены работы по строительству 60 объектов, в том числе все гидростроительные работы, строительство заводов по производству алюминия в европейской части страны, автодорожное строительство и др. Позднее законсервировано строительство БАМа. (*ГУЛАГ*, 2000: 781–782; *Смирнов и др.*, 1998: <http://memo.ru/history/nkvd/gulag/articles/>).

11/VII/41 – приказом НКВД СССР № 00911 (в соответствии с постановлением СНК СССР от 30/VI/41) объявлен список ударных сверхлимитных строек НКВД СССР на III квартал 1941 года. В список вошли, в частности, Северо-Печорская магистраль, Воркутстрой, Ухтижемлаг, лесные лагеря, железная дорога Воркута – Хабарово, а также автострада Улан-Батор – Кяхта. (*ГУЛАГ*, 2000: 783–784).

По Указам Президиума Верховного Совета СССР от 12 июля и 24 ноября 1941 года, осужденные «за маловажные преступления», досрочно освобождались и передавались в штрафные роты Красной Армии, как и освобождаемые за отбытием срока наказания, годные к строевой службе. (*ГУЛАГ*, 2000: 341–342; *Морозов*, 1997: 48)

Приказом № 00221 НКВД и Прокуратуры СССР ужесточен режим в лагерях: «Усилить охрану заключенных, в 24 часа сосредоточить под усиленную охрану в зонах контрреволюционеров и других опасных преступников, а также немцев и иноподданных, прекратив их бесконвойное использование... Арестовать заключенных, на которых имеется материал по антисоветской деятельности». Лагерное начальство и оперативно-чекистские отделы получили право неограниченных действий (*Костромин*, 2003; <https://ru.wikipedia.org/wiki/Юршор>). Рабочий день был увеличен до 12, а на некоторых «ударных» стройках – до 16 часов (*Костромин*, 2003), отменены выходные, повышены нормы выработки и снижено котловое довольствие. Отказ от работы карался уже не штрафным изолятором, а расстрелом. Экономистов, плановиков, бухгалтеров, нормировщиков, имевших в приговоре 58-ю статью, выгнали из администрации на общие работы под усиленным конвоем. «В лагере нарастал гнет тупой бдительности и бессмысленных жестокостей. Некоторых заключенных, имевших в своих приговорах высшую меру наказания, замененную заключением, расстреляли. Бывших заключенных, уже работавших по вольному найму, начали сажать за «контрреволюционную агитацию» (*Зубчанинов*, 1995: 108). «Через два-три дня

<после начала войны> была прекращена радиотрансляция из Москвы и сняты все репродукторы,<...> была полностью запрещена переписка, запрещены газеты, отменены посылки. И, конечно, наведена жесточайшая экономия в питании зека.» (Разгон, 1994: 26, 342).

«В Коми АССР 1941 год был отмечен затяжной весной, холодами в июне-июле, заморозками в августе. Погибли посеы в сельхозах, была сорвана осенняя навигация по рекам – основным транспортным артериям. Свирипствовала эпидемия гриппа. <...> Особенно тяжелое положение сложилось в северных лагерях – на Воркуте, Инте, Кожве.» (Костромин, 2003). «Первый военный год. Начало строительства на нашем отрезке дороги. Особенно трудный год. Десять часов в день, без выходных. В открытой полярным ветрам тундре. Мороз, сырость. Не всегда высохшая за ночь обувь. И вновь долбим вручную вечную мерзлоту. Мы, молодые, но уже «старые» лагерники (за плечами три года), держимся. Куда хуже новым пополнениям. Прибыл этап из Эстонии. Молодые, крепкие ребята, студенты, немало спортсменов. Немногие из них дотянули до весны 1942 года.» (Ясный, 1997: 61).

«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. <...> Никаких путеукладчиков не было, все делалось вручную» (Азаров, 1999). Шпал не хватало, их расходовали в 2–3 раза меньше нормы. На самом северном участке дороги рельсы укладывались прямо на вечную мерзлоту (добавка шпал и балластировка производилась позднее). Через реки устраивались ледяные переправы. С началом войны дорога строилась по временной схеме и упрощенной технологии. Подъемы и повороты стали критически допустимыми. Насыпи делались минимальными, выемки – узкими траншеями, в которых только-только проходил поезд (Азаров, 1999; Моруков, 2011). «Однажды в такой траншее произошел оползень и засыпало паровоз с несколькими платформами. Пришлось состав так и оставить под землей, а рядом сделать обход» (А.И.Бровицкий, цит. по: Азаров, 1999).

«Осенью 1941 г. началось строительство автолежневой дороги на участке Кожва – Воркута по тундре. Деревянные конструкции дороги пришлось завозить на расстояние в сотни километров. <...> Летом 1941 года Печорское отделение в течение двух месяцев не выполняло производственный план. <...> Главной причиной было полное физическое истощение заключенных-строителей. В среднем ежедневно в отделении болело более 2900 з/к, более 5800 з/к занимались только «легким физическим трудом». (Азаров, 1999).

К осени 1941 г. положение и состояние заключенных еще более ухудшилось. Из справки «О производственной деятельности и состоянии

лагеря 14 отделения Печорлага НКВД СССР» на имя первого секретаря Коми обкома ВКП(б) Тараненко (октябрь 1941 года), подписанной зам. зав. орготделом 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...» (цит. по: *Азаров*, 1999). В 8 и 10 строительных отделениях 40 процентов заключенных проживало в бараках, 60 процентов – в палатках. (*Азаров*, 1999). «В первый период войны (до 1943 года) жилая площадь в бараках составляла менее 1 квадратного метра на человека.» (<https://ru.wikipedia.org/wiki/Юршор>). С точки зрения администрации (доклад начальника отделения Печорлага М.Я.Монеса на активе 31 июля 1941 г.): «жилой фонд в связи со сбросом значительного контингента и намечающимся сбросом излишней рабочей силы следует считать нормальным». («Сброс рабочей силы» - показатель смертности заключенных)». (Цит. по: *Азаров*, 1999). «...С каждым днем увеличивалось количество людей, уже не могущих не только что на работу в лес пойти, а доползти из барака до вахты. <...> К осени людей начала косить пеллагра. Становится сухой, шершавой и шелушащейся кожа ... появляются темные, быстро чернеющие пятна... Потом начинается быстрое похудание и неудержимый <авитаминозный> понос. Это уже почти конец. Понос уносит слизистую кишечника. А она – не восстанавливается. <...> В течение двух-трех месяцев зоны лагеря оказались набитыми живыми скелетами. <...> Только на снимках, фигурировавших в качестве доказательств на **Нюрнбергском процессе**, видел я **такие, как у нас, живые скелеты**, обтянутые сморщившейся серой кожей. <...> Укутавшись в какое-нибудь тряпье они безмолвно сидели или лежали на нарах и ждали смерти. Долго она не заставляла себя ждать. <...> Возы, а затем сани по утрам отвозили почти невесомые трупы на кладбище.» (*Разгон*, 1994: 26–27, 342).

Из докладной записки начальника оперативного отдела Печорлага лейтенанта ГБ Мальгина о положении дел на 10 октября 1941 года:
«В настоящее время заболеваемость и смертность принимает угрожающие

размеры. Если в августе умерло 322 человека, то за сентябрь по неполным еще данным смертность 892 человека, а по неполным данным за 9 дней октября умерло 210 заключенных. <...> смертность более всего идет за счет пеллагры и гемоколита при полном истощении. <...> Кипяченой воды ни в бараках, ни на производстве не бывает. Столовая не обеспечивает заключенных посудой и ложками, поэтому раздача пищи продолжается 2—3 часа». (Это значит – длинная очередь стоит на улице у барака, считающегося столовой, и ждет когда хлебающие баланду заключенные похлебают свою порцию баланды и передадут алюминиевые миски и ложки следующим... - *Разгон*). «Сушилки на колоннах не имеются и не строятся. Начальник колонны вольнонаемный Петров высказывает такую точку зрения: «Зачем строить сушилку, когда можно обойтись и без нее». (Цит. по: *Разгон*, 1994: 32–33).

Из докладной записки зам.нач. отделения опер. отдела ГУЛАГа НКВД СССР лейтенанта ГБ Балацкого начальнику опер. отдела ГУЛАГа майору ГБ Иоршу «О санитарно-бытовых условиях заключенных Печорлага НКВД по состоянию на 10 ноября 1941 года»: «По сообщению Оперативных отделов Северо-Печорского и Заполярного лагерей ГУЛЖДС НКВД, в связи с плохими санитарно-бытовыми условиями заключенных в лагерях смертность и заболеваемость среди них продолжает увеличиваться и принимает угрожающие размеры. В октябре месяце 1941 года умерло 1474 человека, т.е. 1.32% от списочного состава заключенных» (т.е. общее количество заключенных в двух лагерях на указанный момент равно 111 666. Впрочем, эти данные быстро меняются. – *Разгон*). За первую декаду ноября умерло 471 человек. Заболеваемость (гр. «В») в сентябре месяце составляла 12% а в октябре месяце эта цифра возросла до 17, 2%, а в ноябре имеет место еще увеличение. По неполным данным, трудпотери по группе «В» в октябре составили 566 877 человеко-дней. В отдельных лагподразделениях, например в Первом отделении Печорлага, группа «В» достигла около 35%.

В Северных отделениях лагеря, находящихся в особо трудных климатических условиях, за сентябрь месяц группа «В» составила 8, 7%, в октябре 11, 9%, по данным на 10 ноября—15, 5%. <...> При списочном составе заключенных по этим отделениям, равном 27 823 человека, имеется неполноценной рабочей силы 7454 человека. Находится в лазаретах 2113 человек <...>, в слабосильной команде — 683 человека. <...> На колоннах в отношении больных заключенных применяется грубость и издевательство. Лиц, зачисленных в команды слабосильных, заставляют работать по тем же нормам, что и здоровых. Не выполнивших производственные нормы ставят на пониженное питание, что еще более истощает их и делает менее трудоспособными. Начальник колонны № 73 16-го отделения вольнонаемный

Ивановский заключенным команды слабосильных заявил: «Я оставлю на вас только кожу и кости, но кубики вы мне дадите». 9 человек из команды слабосильных, не выполнивших нормы на 100%, Ивановский посадил в изолятор. Пом по труду колонны № 2 16-го отделения Зубов до смерти избил больного заключенного Перельгина. <...>

Питание заключенных не организовано. Заключенные питаются исключительно мучными продуктами (ржаная мука низшего качества - *Разгон*) и сечкой. За счет отсутствия овощей и недостатка мяса и жиров, которые заменяются мукой и сечкой, отделения экономят крупные суммы денежных средств. Только по одному 19-му отделению за 20 дней октября недодано заключенным продуктов питания на сумму 37 359 рублей. <...>

Лазареты лагеря переполнены больными. В центральном лазарете 4-го отделения, при наличии 485 койко-мест, размещено 736 больных. В лазарете 14-го отделения часть больных размещена в полотняных палатках на полу». («Лазарет» — это самый обычный барак. «Койко-места» — площадь, на которой можно вповалку или несколько разреженной разместить 485 заключенных. А их втискивали 736. Значит, вплотную, лежа боком или на полу, под нарами. А если это брезентовая палатка, то на полу. И мертвые лежат вповалку рядом с еще живыми, и задача так называемого «медперсонала» сводится к тому, чтобы по утрам отделять мертвых от еще живых и вытаскивать для того, чтобы отвезти на так называемое «кладбище» - *Разгон*). «Аналогичные случаи имеют место и в других отделениях и колоннах. По всем указанным вопросам были информированы начальник Печорлага НКВД тов. Потемкин и нач. Заполярного лагеря тов. Успенский и начальники Политотделов, но до последнего времени этим вопросам должного внимания с их стороны не уделялось». (Цит. по: *Разгон*, 1994: 28–32).

Докладная датирована 4 декабря 1941 года.

28 декабря 1941 года открыто рабочее движение по железнодорожной линии Кожва – Воркута (465 км). О качестве дороги см. ниже («Спецсообщение» Иорша – Берии). В постоянную эксплуатацию дорога будет принята через 9 лет. (*Сталинские стройки*, 2005: 260, 263).

В декабре 1941 г. «на станции Кожва только что открытой железнодорожной ветки Котлас – Воркута был сильный затор, и среди пассажиров вспыхнула эпидемия дизентерии. В поездах ехали из разных лагерей заключенные, годные к фронтовой службе: досрочно освобожденные и отбывшие наказание.<...> всех поместили в карантин. Но в Кожве не было ни больницы, ни достаточно продуктов. Распространение эпидемии остановили потрясающим способом: по приказу из Москвы все больные были расстреляны». (*Куусинен*, 1991: 150).

Январь 1942 г. Из «Внеочередного донесения» начальника опер. отдела Печлага начальнику опер. отдела ГУЛАГа НКВД майору ГБ Иоршу: «Положение с продснабжением чрезвычайно напряженное, а в ряде случаев близко к катастрофическому. <...> Неоднократные запросы Управления лагеря Главному управлению лагерей железнодорожного строительства об оказании помощи оставались без ответа. <...> следует ожидать в связи с таким положением дальнейшее увеличение смертности и заболеваемости. <...> 4 января на котловое довольствие была выдана последняя мука». (Цит. по: *Разгон*, 1994: 33–34).

24 января 1942 г. на лагерном пункте «Лесорейд» Воркутлага в районе пос. Усть-Уса началось восстание заключенных, в котором приняло участие более 100 человек. Руководил восстанием М.А.Ретюнин – досрочно освобожденный заключенный (осужденный за разбой), ставший начальником ОЛПа. Все восставшие были уничтожены (с помощью авиации). Заключенных «Лесорейда», отказавшихся принимать участие в восстании, арестовали, заставили признаться в том, что именно они организовали мятеж, и расстреляли. (*Зубчанинов*, 1995: 122–125).

«12 февраля 1942 г. правительство СССР и ЦК ВКП(б) приняли постановление «О развитии добычи воркуто-интинских углей и мероприятиях по обеспечению их вывозки», в котором предусматривалось увеличение финансовых и материальных ресурсов для Печжелдорлага» (*Морозов*, 1997: 123).

№ 97

**ПИСЬМО ПРОКУРОРА СССР В.М. БОЧКОВА НАРОДНОМУ КОМИССАРУ
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ «О БОЛЬШОЙ СМЕРТНОСТИ ЗАКЛЮЧЕННЫХ
СЕВУРАЛЛАГА И СЕВПЕЧЛАГА НКВД СССР»**

14 февраля 1942 г.

Сов. секретно

По сообщению прокуроров Севураллага и Севпечлага в указанных лагерях со-
здилось тяжелое положение с питанием заключенных — вследствие чего среди за-
ключенных недопустимо высокий процент смертности.

Так, например, в Севураллаге за 28 дней января от истощения умерло 896 че-
ловек. Заключенным выдают по 150—200 грамм хлеба. На работу не выходят 12 ты-
сяч человек заключенных.

В Севпечлаге, вследствие отсутствия продуктов питания, только на первую по-
ловину января с.г. умерло 590 человек, причем продуктов в запасе не имеется.

Кроме того, в Севпечлаге задерживается отправка освобожденных бывших за-
ключенных вследствие отсутствия транспорта.

Сообщая о выше изложенном на Ваше усмотрение, одновременно прошу Ва-
шего распоряжения о производстве расследования и наказания виновных лиц.

В. БОЧКОВ

ГА РФ. Ф. Р-8131. Оп. 37. Д. 1261. Л. 4. Заверенная копия.

(Сталинские стройки, 2005: 273).

«К весне сорок второго года лагерь практически перестал работать. С
трудом находили людей, способных заготовить дрова и хоронить мертвых.
<...> Было очень голодно. Ящик с оледенелыми трупами выезжал за зону не
один раз в сутки» (Разгон, 1994: 26–27, 196, 342).

Из «Спецсообщения» начальника опер. отдела ГУЛАГа НКВД майора ГБ
Иорша народному комиссару внутренних дел СССР Л.П.Берии от 14 марта
1942 г.: «По телеграфному донесению начальника оперативно-чекистского
отдела Печорского исправительно-трудового лагеря НКВД, Печорлаг
находится в тяжелом положении. Группа «В» <заболеваемость> выросла в
лагере до 34, 2% к списочному составу заключенных. Фактически не работает
почти половина всего лагерного населения. В январе умерло 1136, в феврале
968 человек.

Грузы с продовольствием задерживаются на железной дороге. В отдельных
лагерных подразделениях Печорлага имеют место частые перебои с хлебом.
Подготовка Северо-Печорской железнодорожной магистрали к весне
срывается. Месячный план земляных работ в феврале выполнен на 26, 9%.
Учитывая низкое качество строения железнодорожного пути, весной
возможен длительный перерыв движения. Из-за неготовности пути и плохой
организации движения план погрузки Воркутинского угля в феврале
выполнен на 14, 5%. В январе—феврале месяцах 1942 года на

железнодорожном участке Печорского лагеря произошло 7 крушений поездов и 16 аварий. В январе—феврале Печорлаг НКВД понес убытки до 27 000 000 рублей». (Цит. по: *Разгон*, 1994: 35–36).

«В результате голода вымирили целые колонны и лагерные пункты. Голод поразил и гражданское население». (*Морозов*, 1997: 123). «В стране свирепствовал голод. Лагерь перестал получать и ржаную муку и даже овес» (*Зубчанинов*, 1995: 129).

В марте 1941 г. президент США Ф.Рузвельт подписал Акт о ленд-лизе – государственной программе, по которой США поставляли своим союзникам во Второй мировой войне военную технику, вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье, включая нефтепродукты, а также жизненно важные для фронта и тыла продовольствие, медикаменты и др. товары. В октябре 1941 г. к программе был подключен СССР, однако поставки («пре-ленд-лиз») начались еще летом 1941 г. Осуществлялись они по тихоокеанскому маршруту, транс-иранскому коридору, арктическими конвоями (в Архангельск и Мурманск), по Черному морю и через советскую Арктику. Ни один из этих маршрутов не был безопасным.

31 августа 1941 г. первый конвой из шести грузовых судов в сопровождении ледоколов, минных тральщиков, траулеров для защиты от подлодок прибыл в Архангельск. Далее грузы шли к фронту главным образом по железной дороге.

Общая сумма поставок в СССР за годы войны из Великобритании, Канады и США – около \$13 млрд, из них \$11, 3 млрд – из США. В современных ценах стоимость поставок по ленд-лизу составляет свыше \$160 млрд.

По ленд-лизу Советский Союз получил более 22 000 самолетов (около 8 000 перегнали своим ходом из Аляски на Чукотку), около 13 000 танков, более 345 000 тонн взрывчатых веществ, 842 000 тонн нефтепродуктов, цветные металлы, химикалии, морской, железнодорожный и автодорожный транспорт, радиолокаторы, торпеды, стрелковое оружие, боеприпасы, обмундирование, медикаменты и многое другое, в том числе 4 478 000 тонн запасов продовольствия. (*Ломакина*, 2011: <https://sites.google.com/site/jacoblomakin/biografia/2-1-san-francisko-1942-1944-gg-lend-liz>; *Будницкий*, 2015: <http://www.forbes.ru/mneniya-column/istoriya/288019-lend-liz-fakty-i-mify>; <https://ru.wikipedia.org/wiki/Ленд-лиз>; https://en.wikipedia.org/wiki/Arctic_convoy_of_World_War_II).

В 1942 году часть американского продовольствия дошла до лагерей, и даже – до заключенных. До тех, кто выжил.

«Воркутинский уголь становился все нужнее <...> продукты по американскому ленд-лизу потекли и на Воркуту. Бывали периоды, когда из-за

отсутствия черного хлеба весь лагерь кормили пышным американским белым хлебом <...> Всю металлическую посуду для лагеря – плошки, кружки, всю осветительную арматуру стали делать из банок от знаменитой американской тушенки. <...> Тоннами завозили аскорбиновую кислоту и почти выжили цингу». *Зубчанинов*, 1995: 129). «Подписан договор с Америкой, и первые корабли уже разгружаются в Магадане. Первые американские «даймонды» и «студебеккеры» уже побежали по трассе, развозя во все участки Колымы пшеничную муку с кукурузой <...>. Миллионы банок свиной тушенки, бульдозеры, солидол, американские лопаты и топоры. <...> Хуже стали кормить после Сталинграда и вовсе вернулись к черному хлебу на другой день после окончания войны». (*Шаламов*, 2001: 198–199).

«Только к концу зимы 1941/1942 года главное начальство догадалось, что их оборонный энтузиазм не сработал. И выгнали всех старых начальников, и появились новые – поумнее да пострашнее. Они быстро довели до смерти всех, утративших возможность выздороветь <до рабочего состояния>, стали кормить оставшихся в живых, разрешили посылки, <...> была восстановлена переписка, повешены репродукторы, начали приходить газеты». (*Разгон*, 1994: 27, 342). Работа продолжалась.

«Однажды <...> на наш участок приехал большой начальник из Москвы. Он кричал: «Партия и правительство поставили перед нами задачу, и мы должны её выполнить к установленному сроку. Дорога будет открыта, даже если под каждый метр рельсов придется положить человека!» (*Бегин*, 1991: 34).

«Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 сентября 1943 года «За успешное строительство в 1940–1943 годах новой Северо-Печорской железной дороги Воркута – Котлас – Коноша **протяжением 1847 километров** и освоение Печорского угольного бассейна» было награждено 714 сотрудников НКВД, из них: орденом Ленина – 12 человек, орденом Трудового Красного Знамени – 24, орденом Красной Звезды – 51, <...> . Орденом Ленина были награждены: главный инженер ГУЛЖДС НКВД СССР А.К.Бакин, начальник ГУЛЖДС Н.А.Френкель и начальник <май 1938 – январь 1944> Севжелдорлага НКВД С.И.Шемена. <...>. Орденом Красной Звезды: начальник <май 1941- февраль 1947> Ухтоижемлага НКВД С. Н.Бурдаков, <...> бывший начальник <май 1941- февраль 1942> Печорлага Н.Ф.Потемкин, <...> заместитель начальника Управления материально-технического снабжения НКВД СССР В.К.Уваров, <...>.

Указом ПВС СССР от 27 ноября 1950 года «За успешное строительство Печорской железнодорожной магистрали Кожва – Воркута <**протяжением**

462 км> было награждено 250 работников строительства. <...> Орденом Ленина были награждены: бывший начальник <сентябрь 1942 – декабрь 1946> Печорлага МВД В.А.Барабанов <...>. (Сталинские стройки, 2005: 261–263).

За миллионы погибших не ответил никто.