



УДК 94 (571.5)

Лагеря и строительные организации ОГПУ-НКВД-МВД СССР при возведении Западного участка БАМ в 1930–1950-х гг.

О.В. Афанасов

Иркутский государственный университет, ул. Карла Маркса 1, Иркутск, Россия
olaf-1@mail.ru

Статья поступила 12.06.2016, принята 18.07.2016

В статье исследуется деятельность лагерей и строительных организаций ОГПУ-НКВД-МВД СССР в районе строительства Западного участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (Тайшет — Братск — Лена). На основе документальных материалов из центральных, региональных и местных архивов рассматриваются основные этапы возведения железной дороги Тайшет — Лена в 1930–50-х гг., процессы образования, реорганизации и ликвидации лагерных и строительных управлений, практика использования принудительного труда заключенных и военнопленных на железнодорожном строительстве.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; железная дорога Тайшет — Братск — Лена; лагеря ОГПУ-НКВД-МВД СССР; заключенные; военнопленные; принудительный труд.

Camps and construction organizations of the Joint State Political Directorate of the Council of People's Commissars of the USSR when constructing the Western section of the Baikal-Amur mainline in 1930-1950s.

O.V. Afanasov

Irkutsk State University; 1 Karl Marx St., Irkutsk, Russia
olaf-1@mail.ru

Received 12.06.2016, accepted 18.07.2016

This article discusses the activities of camps and construction organizations of the Joint State Political Directorate of the Council of People's Commissars of the USSR when constructing the Western section of the Baikal-Amur mainline (Taishet-Bratsk-Lena). The main stages of construction of the railway Taishet-Lena in the 1930-1950s, processes of formation, reorganization, liquidation of the camp and construction departments, practice of using forced labour and prisoners of war on railway construction are studied on the basis of documentary materials from the Central, regional and local archives.

Key words: Baikal-Amur mainline; railway Taishet-Bratsk-Lena; camps of the Joint State Political Directorate of the Council of People's Commissars of the USSR; prisoners; prisoners of war; forced labour.

Реализация проекта строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, начавшаяся в 1930-е гг., имела для Советского Союза важное военно-стратегическое значение. Изменение геополитической ситуации

на Дальнем Востоке в связи с захватом в 1931-1932 гг. японской Квантунской армией северо-восточной территории Китая — Маньчжурии не только обозначило перспективу возможного отчуждения КВЖД (Китайской

восточной железной дороги), но и создало реальную угрозу восточному участку Транссиба — Амурской железной дороге, проходившей большей частью в непосредственной близости от советско-китайской границы. К тому же Японии принадлежала тогда и южная часть о. Сахалин, поэтому был крайне необходим другой, «запасной» выход к Тихому океану для связи с дальневосточными территориями СССР и снабжения советского Тихоокеанского флота.

Постановлением СНК СССР № 542 от 13 апреля 1932 г. «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» Народному комиссариату путей сообщения было предложено «немедленно приступить к подготовке и производству работ по постройке Байкало-Амурской железной дороги». А в октябре того же года возведение новой транспортной артерии на востоке страны правительственным решением передали из Наркомата путей сообщения в ведение Объединенного главного политического управления (ОГПУ). При этом строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали было включено в список объектов оборонного значения и стало осуществляться Главным управлением лагерями (ГУЛАГ) ОГПУ с использованием в качестве рабочей силы заключенных и спецпереселенцев. Для непосредственного производства работ на БАМе 10 ноября 1932 г. Приказом ОГПУ № 1020/с организовали Байкало-Амурский строительно-трудовой лагерь ОГПУ, управление которого располагалось в г. Свободном [1, с. 230, 233-234, 239; 2, л. 79].

Однако в 1930-е гг. в районе БАМа велись в основном проектно-изыскательские работы, а сооружение железнодорожных путей «осуществлялось с большим трудом, отличалось фрагментарностью, незавершенностью и непоследовательностью» [3, с. 180].

Строительство Западного участка БАМ на трассе Тайшет — Братск (Падун) началось только в 1938 г. в соответствии с постановлениями СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1402-317с от 17.08.1937 г. и 792-194 от 30.06.1938 г. [1, с. 241-243; 4, л. 32; 5, л. 1]. В развитие данных решений в течение 1938 г. Управление строительства участка Тайшет — Падун, созданное в декабре 1937 г., претерпело ряд реорганизаций: с декабря 1937 г. по 6 мая

1938 г. существовало 1-е районное Управление БАМлага, с 6 мая по 1 августа 1938 г. — 22-е отделение БАМлага, а с 1 августа 1938 г. стал функционировать Западный железнодорожный лагерь, организованный приказом НКВД СССР № 0100 от 22.05.1938 г. [6]. Помимо указанных преобразований в 1938 г. лагерное руководство столкнулось с рядом организационных трудностей, которые осложнили выполнение основной задачи по строительству Западного участка БАМ.

Во-первых, в начале 1938 г. произошло резкое повышение численного состава строительства: на 1 января числилось 3 923 чел., а в течение месяца (с середины января по середину февраля) в район строительства прибыло 10 800 чел. Для их размещения пришлось в срочном порядке возводить новые лагерные городки в необжитой тайге, при сильном морозе.

Во-вторых, проектная документация по строительству поступала от Бамтранспроекта с запозданием (по земляному полотну — в апреле, а по искусственным сооружениям — только в июне-июле 1938 г.) и зачастую низкого качества, поэтому строительному руководству неоднократно приходилось возвращать ее проектировщикам для доработки.

В-третьих, к началу 1938 г. не был решен вопрос о передаче Управлению строительства земель, находившихся в бессрочном пользовании местных колхозов, для последующего ведения работ по сооружению железной дороги.

Указанные выше факторы привели к тому, что значительная часть заключенных длительное время не выводилась на объекты работ из-за их отсутствия, в результате чего план 1938 г. по трудоустройству работников (заключенных и вольнонаемных), непосредственно занятых на возведении железной дороги (т. е. без учета строительства лагерных городков и других подрядных работ) был выполнен подразделениями БАМлага-Заплага только на 82,9 %. В конечном итоге строительная программа 1938 г. по трассе Тайшет — Падун в объеме 49 млн р. капиталовложений была снижена по плану до 41 млн 400 тыс. р., а ее фактическое выполнение составило 36 млн 841 тыс. р. [7, л. 9-10, 63 об].

Помимо Западного железнодорожного

лагеря в то время в районе трассы действовал лесозаготовительный Тайшетский ИТЛ, организованный по приказу НКВД № 078 от 16.08.1937 г. [8]. Общее количество заключенных в этих лагерных учреждениях к осени 1938 г. составляло порядка 30 000 чел. При этом в подразделениях Запллага на 1.10.1938 г. насчитывалось 14 583 узника, Тайшетлага — 15 643 [9].

В то время основные земляные работы на железнодорожном строительстве лагерники осуществляли вручную. Как вспоминал бывший заключенный Тайшетлага И.П. Айтуганов, «на выемках, карьерах для отсыпки земляного полотна работы велись самыми дедовскими методами, тачки катали по шестидесяти метров по узкой дощатой дорожке, [по] трапам», причем для получения дневной нормы питания требовалось разработать, погрузить, отвезти и разровнять не менее восьми кубометров земли [10, с. 17]. Кроме того, заключенные использовались на лесозаготовках, строительстве лагерных пунктов, изготовляли шпалы, добывали и обрабатывали гранит для мостовых опор, проводили геодезические работы на отдаленных участках трассы [10, с. 17, 31; 11, л. 37; 12, л. 12]. Однако уже в следующем, 1939 г. строительство железной дороги Тайшет — Братск было практически приостановлено, приоритетное значение приобрело сооружение восточных участков БАМ. Как подчеркивалось в Постановлении СНК и ЦК ВКП(б) № 412-59сс «О железнодорожном строительстве Наркомвнудела на Дальнем Востоке» от 31 марта 1939 г., «по Байкало-Амурской магистрали в первую очередь закончить восточные участки: Известковский — Ургал и Усть-Ниман — Комсомольск ... на участке Тайшет — Братск ограничиться в 1939 г. минимальными объемами работ». В конце 1939 — начале 1940 гг. изменения затрагивают и лагерные учреждения, располагавшиеся в районе Западного участка БАМ. Так, 8 октября 1939 г. приказом НКВД № 001201 лесозаготовительный Тайшетский ИТЛ с целью «централизации управления и руководства исправительно-трудовыми организациями на территории Иркутской области» был объединен с Отделом исправительно-трудовых колоний областного УНКВД в Управление исправительно-

трудовых лагерей и колоний НКВД по Иркутской области с дислокацией последнего в Иркутске. В последующем, согласно совместному приказу НКВД и Наркомата лесной промышленности № 0499/191с от 26.11.1940 г., все хозяйство Тайшетлага вместе с вольнонаемными сотрудниками управления лагеря и лагерных подразделений перешло в состав треста Востсиблес Наркомлеса [13; 14]. Весной 1940 г. прекратил деятельность и Западный железнодорожный ИТЛ [15]. К лету 1940 г. на участке Тайшет — Братск было построено 57 км главного железнодорожного пути и 10 км станционных путей [1, с. 246].

Возобновление строительных работ на Западном участке БАМ произошло только в 1941 г. Для дальнейшего ведения строительства в конце 1940 — начале 1941 гг. в район трассы Тайшет — Братск в соответствии с приказом НКВД № 0449 от 18.10.1940 г. из Бурят-Монгольской АССР (ст. Заудинская) был передислоцирован Южный железнодорожный лагерь НКВД [16], завершивший к тому времени сооружение железной дороги Улан-Удэ — Наушки (строительство № 202) [17]. Однако к началу Великой Отечественной войны его подразделениям не удалось справиться с производственной программой. В докладной записке от 21 июня 1941 г. начальник управления Южлага, капитан госбезопасности И.Д. Шемель указывал, что план 1-го полугодия по земляным работам выполнен на 75,6 %, по искусственным сооружениям — на 69,5 %, по укладке железнодорожного пути — на 68,5 % (вместо 21,6 км уложили 14,8 км полотна), по сооружению автодороги — на 65 %. Перевыполнения достигли лишь по строительству временных гражданских сооружений (128,7 %), т. е. барачков, необходимых для размещения прибывших в район строительства заключенных Южного лагеря [18, л. 31, 33].

Руководство Южлага выделяло несколько основных причин невыполнения плана. Во-первых, лагерь испытывал недостаток в людских ресурсах: вместо запланированных 10 120 чел. насчитывалось 8 430 чел. Во-вторых, сказалось недостаточное техническое оснащение: в наличии имелось только 40 из 55 единиц автомашин по плану, вместо предусмотренных планом 1 265 лошадей в лагере насчитывалось 913. Запланированные

в работе с 2-го квартала 1941 г. 3 экскаватора, 3 скреперных поезда и несколько тракторов вообще не поступили в лагерь в течение отчетного периода. В-третьих, подразделения Южлага плохо обеспечивались строительными материалами — стеклом, арматурным железом, гвоздями и инструментом — лопатами, топорами и пр. [18, л. 33-34, 40].

В отчетном документе Южлага, составленном за день до начала Великой Отечественной войны, также упоминается о запланированных сроках окончания строительства участка Тайшет — Братск. В частности, говорится о предполагаемом в следующем, 1942 г. развороте основного объема работ на трассе с перспективой открытия в том же году рабочего движения до Братска. Для выполнения этих задач, по мнению южлаговского руководства, потребуется 45–50 тыс. заключенных «при исключительно напряженной работе с первых же дней» нового года [18, л. 31-32].

Однако изменение геополитической ситуации внесло свои коррективы. К концу 1941 г. все строительные работы на трассе были свернуты до «особого распоряжения», а в Южный лагерь, по приказу НКВД, стали направлять в основном инвалидов и ослабленный контингент заключенных. Так, в октябре–ноябре 1941 г. прибыло три этапа из Бурлага (Еврейская АО, Хабаровский край) в количестве 1 592 чел., из которых 50 % было «легкого физтруда, истощенных, больных и авитаминозных», в ноябре поступило три этапа из Севвостлага (Кольма) в составе 2 200 чел., «крайне тяжелых инвалидов и авитаминозных категорийных з\к». Изменилась и производственная программа лагеря. Заключенные стали использоваться на лесозаготовках, изготовлении лыж, спецтары, черенков для лопат, корпусов противопехотных мин, сельхозработах, пошиве и ремонте военного обмундирования, обслуживании железнодорожного транспорта и пути, ремонтных и других работах [19, л. 1-2; 20, л. 2]. В конечном итоге Южный лагерь ГУЛЖДС НКВД, потерявший свое первоначальное назначение (железнодорожное строительство), был ликвидирован согласно приказу НКВД № 0168 от 26.04.1943 г. «в связи с прекращением работ по строительству железнодорожной линии Тайшет — Братск», а на

его базе тем же приказом организован Тайшетский ИТЛ УИТЛК УНКВД по Иркутской области [21]. Впоследствии приказом НКВД № 00737 от 25.06.1945 г. Тайшетский ИТЛ был реорганизован на непродолжительное время в Тайшетский лагерь НКВД для содержания осужденных к каторжным работам 3-й и 4-й категории трудоспособности (т. е. ослабленных заключенных, годных только к легкому физическому труду, а также инвалидов) с непосредственным подчинением ГУЛАГ НКВД [22]. На 1.09.1945 г. в этом лагере находился 9 001 каторжанин [23; 24, л. 11].

К идее дальнейшего сооружения железной дороги Тайшет — Братск — Лена вернулись вскоре после окончания Великой Отечественной войны. При этом возведение Западного участка БАМ, как отмечал главный инженер строительства И.А. Санюкевич, было включено в план первоочередных работ послевоенной пятилетки, несмотря на огромные объемы восстановительных работ в разрушенных войной районах [25, с. 16]. Как и в прежние годы, главный упор в послевоенном железнодорожном строительстве был сделан на широкое использование принудительного труда, основная часть которого возлагалась на японских военнопленных. Еще до окончания Советско-японской войны, в конце августа 1945 г. Государственный комитет обороны (ГКО) СССР принял два постановления за подписью И.В. Сталина, в которых затрагивались вопросы использования труда сотен тысяч военнопленных Квантунской армии на территории Советского Союза. Постановлением ГКО № 9898сс от 23 августа 1945 г. «О приеме, размещении и трудовом использовании 500.000 военнопленных японской армии» предписывалось Главному управлению по делам военнопленных и интернированных (ГУПВИ) НКВД направить 500 тыс. военнопленных японцев на работы в различные регионы СССР, в том числе на строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали — 150 тыс. чел. [26, л. 113]. Неделью спустя постановлением ГКО № 9936сс от 30 августа 1945 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» на НКВД возложили обязанность приступить с 1946 г. к возведению БАМ от ст. Тай-

шет до ст. Советская Гавань и направить в район строительства 200 тыс. японских военнопленных [27, л. 179, 183].

В развитие указанных правительственных решений на Западном участке БАМ осенью 1945 г. произошел ряд организационных преобразований. Приказом НКВД № 0231 от 8 сентября 1945 г. был ликвидирован «каторжный» Тайшетский ИТЛ «в связи с необходимостью приема и размещения новых контингентов рабочей силы, прибывающих на строительство железнодорожной линии Тайшет — Братск». При этом основную массу каторжников и заключенных (13 000 чел.) упраздненного лагеря направили в Сибирский и Карагандинский ИТЛ, остающихся 4 823 кочных больных было решено «как нетранспортабельных оставить в пределах Тайшетлага» с организацией для их содержания трех лагерных отделений с больничными учреждениями и сельхозами. Данные подразделения вошли в состав вновь образованного Тайшетского ИТЛ УИТЛК УНКВД по Иркутской области. Остальные высвобождающиеся и законсервированные помещения ликвидированного Тайшетлага были переданы в Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД «для размещения прибывающих контингентов» [28; 29, с.477]. Почти месяц спустя, 4 октября 1945 г. Приказом НКВД № 001133 в структуре ГУЛЖДС организовали Тайшетское строительство (Тайшетстрой) [29, с. 176, 476; 30, л. 6], которое и должно было продолжить возведение Западного участка БАМ на участке Тайшет — Братск в послевоенный период с использованием принудительного труда военнопленных и заключенных. Для содержания и обслуживания японских военнопленных в пределах указанного участка трассы был развернут лагерь № 7, который административно подчинялся Тайшетскому строительству (начальник Тайшетстроя майор И.И. Орловский одновременно являлся начальником лагеря военнопленных № 7). При этом завоз военнопленных в Иркутскую область начал осуществляться с октября месяца, фактически в условиях сибирской зимы и зачастую без должной организации процесса со стороны хозорганов. В результате некоторых японцев стали размещать в неподготовлен-

ных помещениях и «силами прибывших военнопленных готовить их для создания нормальных жилищно-бытовых условий». Всего за период с 29 сентября по 30 декабря 1945 г. в лагерь № 7 прибыло 39 086 военнопленных. В первый год своего пребывания в районе строительства Западного участка БАМ в конце 1945 — 1946-м гг. японские военнопленные использовались главным образом на обустройстве и сооружении лагерных городков, заготовке дров и подготовительных работах в районе трассы Тайшет — Братск [31, с. 710, 713].

Весной 1946 г. согласно приказу НКВД № 00181 от 3.03.1946 г. «для обслуживания рабочей силой из заключенных и спецконтингента трассы строительства ж.-д. линии Тайшет — Братск» был организован Братский ИТЛ с дислоцированием на ст. Тайшет. Начальником лагеря стал упомянутый выше руководитель Тайшетстроя И.И. Орловский [32]. 25 мая 1946 г. на основании приказа МВД СССР № 0116 от 29.04.1946 г. в состав Братского ИТЛ был передан весь производственно-хозяйственный комплекс с личным составом (703 чел.) и заключенными (5 157 чел.) ликвидированного Тайшетского ИТЛ [33, л. 1]. Всего к началу 1947 г. (на 1.01.1947 г.) в подразделениях Братского ИТЛ насчитывалось 50 482 чел., включая 4 976 вольнонаемных рабочих, инженерно-технических работников и служащих, 856 чел. вольнонаемной вооруженной (ВОХР) и пожарной охраны, 676 депортированных из числа спецконтингента, 10 186 заключенных, в том числе 1 258 «каторжников» и 33 788 военнопленных [34, л. 4; 35, л. 4].

В целях обеспечения широкого разворота работ и повышения темпов строительства железнодорожной магистрали Тайшет — Лена в начале 1947 г. на трассе были проведены реорганизационные мероприятия. На базе подразделений Тайшетского строительства приказом МВД № 025 от 15.01.1947 г. было организовано Западное управление строительства и лагерей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали МВД, основной производственной задачей которого в 1947 г. стала укладка главного железнодорожного пути до Братска. Кроме того, тем же приказом для осуществления руководства и обеспечения строительства участка

Братск — Усть-Кут (ст. Лена) в Братск с Дальнего Востока перебрасывалось управление Восточного ИТЛ МВД с переименованием последнего в Ангарский ИТЛ [36, л. 48-49].

Возведение железнодорожного участка Тайшет — Братск производилось в предельно сжатые сроки (за 1947 г. необходимо было уложить около 300 км трассы), в сложнейших природно-климатических условиях. Задача осложнялась еще и тем, что на строительстве, как и в прежние годы, преобладал ручной труд. По воспоминаниям бывшего вольнонаемного строителя Н.М. Толпыгина, строить БАМ в то время было трудно и сложно, техники было очень мало. Основными орудиями труда являлись ручные пилы, топоры, ломы, кирки, лопаты и тачки. Карьеры разрыхляли взрывчаткой, таким же способом выкорчевывали пни. Вручную укладывались рельсы и шпалы [37, л. 3 об]. Проблема слабого технического оснащения решалась за счет присутствия на стройке большого количества заключенных и военнопленных Западного управления строительства БАМ и Ангарского ИТЛ (Ангарское строительство). В подразделениях первого на 1.07.1947 г. насчитывалось 51 509 чел., включая 5 952 вольнонаемных рабочих, инженерно-технических работников и служащих, 1 272 сотрудника ВОХР и пожарной охраны, 754 репатрианта из числа спецконтингента, 19 348 заключенных, в том числе 2 233 «каторжника» и 24 183 военнопленных, в Ангарлаге на 1.07.1947 г. числилось 11 669 заключенных [34, л. 99; 35, л. 28]. При этом с разрешения вышестоящего руководства освоение Ангарским ИТЛ участка Братск — Усть-Кут было временно приостановлено, а людские ресурсы перенаправлены на форсированное строительство в западном направлении, от Братска до Тайшета [38, л. 5].

Применение авральных методов работы, использование облегченного технического задания, предусматривающего, в частности, обходы наиболее трудных участков трассы (было проведено более 20 км обходных путей), а также большой объем незавершенных работ позволили закончить укладку основного железнодорожного пути на участке Тайшет — Братск к 30-й годовщине Октябрьской революции. В конце 1947 г., с

большими трудностями и частыми остановками в пути, на ст. Братск прибыл первый поезд, открывший, согласно официальной хронике, рабочее движение на трассе, хотя, по замечанию проверяющих, построенная дорога не отвечала даже минимальным эксплуатационным требованиям. Так, по мнению управляющего Тайшетским отделением Промбанка Оглоблина, «укладка железнодорожного пути велась "скоростными" методами, с непрерывными штурмовками, пагубно отражающимися на качестве выполненных работ и удорожающими стоимость строительства. Это привело к тому, что до сих пор ни одна выемка не обеспечена не только водоотводами, но и кюветами... По поперечному профилю насыпи сильно заужены, так, что концы шпал с обеих сторон находятся на весу... Вся линия Тайшет — Братск совершенно не обеспечена какими бы то ни было ремонтными базами. И вся трасса не имеет даже минимально нормальных условий ее эксплуатации» [39, л. 158-159].

Завершение укладки главного железнодорожного пути до Братска вызвало в 1948 г. очередные реорганизационные мероприятия в районе стройки: в апреле было упразднено Западное управление строительства БАМ, которое переименовали в Управление Тайшетского ИТЛ; в сентябре ликвидирован Тайшетлаг. В результате к концу 1948 г. в районе строящейся 700-километровой железнодорожной магистрали Тайшет — Братск — Лена остался один Ангарский ИТЛ [29, с. 130-131; 40, л. 3].

В течение 1949 г., помимо производственных задач, Ангарлаг осуществлял широкую репатриацию японских военнопленных, принимал большое количество заключенных как для своих подразделений, так и для формировавшегося в районе трассы Тайшет — Братск особого лагеря № 7 МВД (Озерлаг). В организационный период особлаг № 7 «Озерный» находился под руководством управления Ангарского ИТЛ, но уже в конце 1949 г. приказом МВД № 001110 от 22.12.1949 г. Озерлаг стал самостоятельным лагерем, имеющим собственные производственные задачи. Кроме того, в целях ускорения строительства трассы Тайшет — Лена в апреле 1950 г. приказом ГУЛЖДС № 03/к от 15.04.1950 г. из состава Ангарлага в ведение

Озерного лагеря был передан железнодорожный участок Тайшет — Братск, а ресурсы Ангарского ИТЛ сконцентрированы на участке Братск — Усть-Кут [5, л. 18, 157].

Укладка главного пути до ст. Лена была закончена 25 ноября 1950 г., с этого же времени открыто временное движение на всем протяжении трассы [5, л. 2]. Всего было уложено 234 км главного пути и 12 км станционных путей. Однако, как и в предшествующие годы, форсированное строительство участка Братск — Усть-Кут негативно сказалось на качестве выполненных работ. Как сообщалось на собрании партийно-хозяйственного актива железнодорожной линии Тайшет — Лена Ангарского ИТЛ, проходившем 12 февраля 1951 г., «состояние пути на восточном участке дороги нельзя считать удовлетворительным и обеспечивающим регулярное, безаварийное движение поездов. Из общего объема укладки 1950 г. не менее 70 % уложено осенью и зимой. Этот путь нуждается в значительных работах по укреплению земляного полотна, смягчению профиля, выправке, а также в значительном пополнении шпал и надежном текущем содержании пути». Из-за неудовлетворительного состояния пути на новом участке дороги нередко возникали чрезвычайные ситуации. Так, к февралю 1951 г. на участке Братск — Лена произошло 4 крушения, 25 аварий и выявлено 830 случаев брака в работе. В результате было повреждено 4 паровоза и 110 вагонов [41, л. 9, 12, 39-40].

В связи с завершением укладки основного железнодорожного пути на всем протяжении магистрали Тайшет — Лена оба участка трассы, в соответствии с приказом МВД № 0800 от 7.12.1950 г., были вновь объединены в Управление железнодорожной линии Ангарского ИТЛ. На Ангарлаг была возложена задача обеспечения бесперебойной работы железной дороги по перевозкам хозяйственных грузов в сочетании со строительными работами по достройке трассы, а Озерлаг «перепрофилирован» на лесоэксплуатацию, но с предоставлением части своих заключенных Ангарскому лагерю на контрагентских началах для нужд железной дороги [5, л. 157; 41, л. 11; 42, л. 5].

В начале 1950-х гг., работая на железной дороге, заключенные Ангарского и Озерного лагерей осуществляли балластировку ос-

новной линии, прокладывали подъездные и станционные пути, возводили мосты и объекты водоснабжения, производили разгрузочно-погрузочные работы, а также развивали инфраструктуру придорожных поселков — строили жилые дома, школы, детские сады, клубы, бани, лечебные учреждения [43, л. 96, 99].

Изменения, произошедшие в стране после смерти И.В. Сталина, затронули и Гулаг. Помимо массового освобождения заключенных по амнистии и сокращения численности лагерей, начинается демонтаж лагерного сектора экономики с сокращением производственных функций МВД. Многие дорогостоящие объекты, рассчитанные на широкое использование принудительного труда, были ликвидированы или переданы в ведение хозяйственных министерств.

В начале апреля 1953 г. на железной дороге Тайшет — Братск — Усть-Кут (Ангарское строительство) происходят важные реорганизационные мероприятия. В соответствии с постановлением правительства строительство железнодорожной линии со всеми подсобно-вспомогательными предприятиями и обслуживающими хозяйствами было передано из ведения Министерства внутренних дел в Министерство путей сообщения, а Ангарский ИТЛ стал самостоятельным, независимым от строительства хозяйством, подчиненным Министерству юстиции СССР. С этого времени лагерь стал поставлять рабочую силу Ангарстрою на договорных началах, причем заявки строителей не всегда удовлетворялись лагерным руководством. Особо острая ситуация сложилась после масштабного освобождения заключенных по амнистии 27 марта 1953 г., что привело к значительному сокращению ангарлаговских подразделений, обслуживающих строительство (с 28 лагпунктов на 1.01.1953 г. до 12 лагпунктов на 31.12.1953 г.). В результате на участке Братск — Усть-Кут от 384-го до 542-го км работы были практически полностью прекращены (за исключением ст. Илим) из-за отсутствия рабочей силы. К тому же, в состав Ангарского ИТЛ из ведения особого лагеря «Озерный» передали часть лесозаготовительных пунктов и сельхозы, поэтому наиболее полноценную, квалифицированную рабочую силу ангарлаговское руководство стало перебрасывать на лесоэксплуатацию.

тацию и сельское хозяйство, удовлетворяя потребности железной дороги в трудовых ресурсах в июне – декабре 1953 г. лишь на 70–80 % [44, л. 1-2, 7].

Помимо Ангарского ИТЛ, на объектах Ангарстроя были задействованы заключенные Озерлага, которые в то время осуществляли строительные-монтажные работы на участке Тайшет — Братск, работали на Центральном авторемонтно-механическом заводе (ЦАРМЗ) в Тайшете. Но и в данном случае из-за специфики дислокации лагпунктов Озерлага некоторые железнодорожные участки (ст. Невельская, Таря, Турма) оказались необеспеченными рабочей силой. Кроме того, во втором полугодии 1953 г. Озерный лагерь стал так же, как и Ангарлаг, нарушать свои обязательства перед Ангарстроем по предоставлению рабочей силы. Так, по Чунскому прорабскому участку обеспеченность трудовыми ресурсами составляла только 9 %, что в последующем привело к прекращению там строительных работ. На Вихоревском прорабском участке заявка строительства на рабочую силу удовлетворялась Озерлагом лишь на 57–60 % [44, л. 2, 8].

В связи с пертурбациями в лагерях стала падать производительность труда заключенных. Если в первом квартале 1953 г. она составляла в среднем по строительству 101 %, то во втором квартале снизилась до 88 %, а количество заключенных, не выполняющих нормы выработки, возросло во втором квартале до 52 % против 35 % в первом квартале. Кроме того, на строительномонтажных работах было задействовано много женщин, производительность труда которых была ниже, чем у мужчин, и до 200 чел. «строгорезимного контингента», выполнявшего трудовую норму всего на 18–23 %. При нормировании принудительного труда также не учитывалось время доставки осужденных на рабочие объекты, которое увеличилось в связи с резким сокращением числа лагпунктов Ангарлага. Основные рабочие объекты находились, как правило, на расстоянии 3-х км от лагерных зон, до них добирались пешком, а некоторые располагались в 10–30 км от лагподразделений, поэтому подвоз туда осуществляли на автомашинах и рабочих поездах [44, л. 25-26].

Негативно отразилась на деятельности Ангарстроя передача заготовки леса для

нужд железной дороги в ведение Министерства лесной и бумажной промышленности. После этого строительство испытывало частые перебои в снабжении лесом и пиломатериалами.

Осложняла ситуацию на железной дороге и необходимость выполнения Ангарстроем задания Иркутского обкома партии по скорейшей достройке порта Осетрово на Лене для нужд Дальстроя с расчетом полного окончания работ в 1954 г. Поэтому, в ущерб железнодорожному строительству, в августе 1953 г. два трассовых прорабских пункта были сняты и переведены на сооружение порта [44, л. 8-9].

Для выхода из создавшегося положения, а также «сокращения накладных расходов по строительству и допущенных ранее перерасходов» руководством Ангарстроя и вышестоящими органами управления были приняты соответствующие меры.

Во-первых, была осуществлена оптимизация организационной структуры и управления Ангарского строительства. В течение августа-сентября 1953 г. были ликвидированы два строительных отделения и один эксплуатационный район, а управление эксплуатации железнодорожной линии (УЖДЛ) из Тайшета перевели на ст. Заярск, объединив с управлением строительства.

Во-вторых, для решения проблемы нехватки трудовых ресурсов в октябре-декабре 1953 г. на строительство трассы Тайшет — Лена по разрядке МПС и главка (ГУЖДС) было направлено 2 600 чел. в порядке организованного набора. Однако «моральные и деловые качества» прибывших вызвали нарекания со стороны руководства Ангарстроя. Основная их часть оказалась неквалифицированными рабочими, что создало определенные трудности в их трудовом использовании и вызвало необходимость осуществления профобучения на местах. Кроме того, в рядах «новобранцев» оказалось около 500 чел. «морально-неустойчивых, недисциплинированных, летунов, кочующих с места на место, не умеющих и не желающих работать», поэтому нередко возникали случаи отказа от работы по «надуманным причинам» и проявления бандитизма.

В-третьих, для осуществления строительных, сантехнических и монтажных работ на участке Тайшет — Братск от ст. Таря до ст.

Турма в соответствии с приказом МПС была организована специальная передвижная колонна № 110, укомплектованная рабочими из оргнабора. Подобные передвижные строительные единицы, оснащенные необходимыми механизмами и кадрами специалистов, руководители Ангарского строительства намеревались использовать и в будущем для ликвидации незавершенных работ на всем протяжении железнодорожной линии.

И, наконец, в-четвертых, все указанные выше и другие причины вынудили Ангарстрой вести работы во втором полугодии 1953 г. только на основных станциях, в карьерах и по балластировке железнодорожного пути. В частности, на участке Тайшет — Братск работы в основном велись в Тайшете и Вихоревке, а в Братске и Чуне — только в незначительных объемах; на участке Братск — Илим производственная деятельность

осуществлялась лишь на станциях Заярск и Илим, а на участках Хребтовая — Купа и Купа — Лена было задействовано только по три прорабских участка. Правда, с переходом к завершающей стадии — достройке железнодорожной линии, строительство и в первом полугодии 1953 г. не имело больших по объему и концентрации ресурсов работы, кроме балластировки пути. Однако сооружалась масса незначительных, но необходимых для железной дороги объектов — водоснабжение, дорожные укрепления, кюветы, лотки, дома путеобходчиков, школы, детсады и т. д. [44, л. 3-4, 8, 17, 39].

Насколько эффективными были указанные выше мероприятия, можно узнать из статистических материалов Ангарстроя (табл. 1), в которых отражены результаты выполнения производственной программы строительства на 1953 г.

Таблица 1

Объемы основных работ, выполненных Ангарстроем за 1953 г.

Показатели	Ед. изм.	Участок Тайшет — Братск			Участок Братск — Усть-Кут		
		план	выполнение	% выполнения	план	выполнение	% выполнения
Земляные работы	тыс. м ³	68	72,2	106	298	302	101
Строительство искусственных сооружений	м ³	875	875	100	450	454	101
Укладка главного пути	км	2,7	2,7	100	2,5	2,5	100
Укладка станционных путей	км	4,8	8,1	168	5,5	5,7	104
Балластировка пути	тыс. м ³	21	28,8	137	98	99,3	101
Установка связи	тыс. р.	350	274,7	78,5	535	292,6	55
Установка водоснабжения	тыс. р.	405	413,4	102,1	1 255	1 349,1	108
Строительство объектов ПГС, всего	тыс. м ³	25,7	26,5	103	61,2	64,4	105
в том числе жилые	тыс. м ³	10,9	10,5	96,3	29,8	31,8	107
Строительство объектов ВГС, всего	тыс. м ³	11,1	12,4	111,7	36,2	34,2	95
в том числе жилые	тыс. м ³	7,6	7,6	100	17,7	17	96

Источник: [44, л. 9; 10].

Данные таблицы показывают, что принятие срочных управленческих решений позволило снизить негативные издержки времен в хозяйственной деятельности Ангар-

строя и не сорвать общую производственную программу строительства на 1953 г., хотя по некоторым важным показателям результаты оказались неутешительными

(связь, строительство объектов постоянного и временного гражданского строительства)

Однако следует указать, что выполнения плана 1953 г. по основным показателям удалось достичь за счет увеличения материальных затрат. Так, только по договорным работам, к которым имели отношение лагерные учреждения, фактические затраты на выполненный объем работ составили 18 360 тыс. р. при сметной стоимости 16 652 тыс. р., т. е. перерасход составил 1 708 тыс. р., или 10,25 % к сметной стоимости. Кроме того, в результате хозяйственной деятельности только за один 1953 г. Ангарстрой получил незавершенного производства на сумму 3 585 тыс. р., что превысило общую сумму данного показателя практически за весь предшествующий период послевоенного строительства (!) железной дороги Тайшет — Лена (1947–1952 гг.), которая составляла 2 156 тыс. р. [44, л. 16, 41].

В целом, кризис лагерно-производственного комплекса, проявившийся после смерти И.В. Сталина, отразился на экономической ситуации в отдаленных районах СССР. Промышленные и строительные предприятия, включая Ангарстрой, прежде широко использовавшие труд заключенных, в новых условиях, при переходе в хозяйственные министерства, испытали серьезные потрясения, которые не могли не отразиться на их производственной деятельности. Не случайно в тот период прекратилось строительство многих крупных объектов бывшего лагерного сектора экономики, которые тогда не отвечали неотложным экономическим потребностям страны, а остальные потребовали значительных финансовых вливаний со стороны государства и продолжительного периода для завершения строительных работ. Фактическое завершение строительства Западного участка БАМ произошло только в конце 1950-х гг. с принятием 20 декабря 1958 г. железнодорожной магистрали Тайшет — Лена в постоянную эксплуатацию.

Таким образом, возведение Западного участка БАМ (Тайшет — Братск — Лена) в конце 1930-х — начале 1950-х гг. велось при отсутствии четкой программы строительства и слабом техническом оснащении, с широким привлечением труда заключенных, военнопленных и других спецконтингентов ОГПУ-НКВД-МВД. Результатом данного

подхода стали довольно частные реорганизации на стройке, осуществление железнодорожного строительства авральными методами по облегченной схеме, что негативно отражалось на качестве выполненных работ. Тяжелые условия труда и быта в местах заключения усугубляли ситуацию на стройке, приводили к ослаблению и гибели многих узников лагерей. В конечном итоге потребовались значительные ресурсы и длительный период времени для ликвидации недостатков в строительстве и доведения построенной железной дороги до установленных эксплуатационных требований.

Литература

1. **Айтуганов И.П.** Круги ада [Электронный ресурс]. Казань, 1998. 124 с. // Воспоминания о ГУЛАГе и их авторы. Компьютерная база Музея и общественного центра имени Андрея Сахарова (г. Москва). URL: <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?t=book&num=1813> (дата обращения: 19.05.2016).
2. ИЦ ГУМВД ИО (Арх. информ. центра Гл. Управления М-ва внутренних дел России по Иркут. обл.) Ф. 5. Оп. 1. Д.179.
3. **В соответствии** с приказом НКВД СССР № 0014 от 04.01.1940 г., предусматривающим организацию Главного Управления железнодорожного строительства (ГУЖДС), на Южный железнодорожный лагерь возлагалось строительство линии Улан-Удэ – Наушки и участка БАМа Тайшет-Братск // ГАРФ (Гос. арх. Рос. Федерации). Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 55. Л. 16-17.
4. **Годовой отчет** по основной деятельности Тайшетского строительства за 1946 г. // АОАГБ (Арх. отд. администрации г. Братска). Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 1.
5. **Годовой отчет** по основной деятельности Западного управления строительства БАМ за 1947 г. // АОАГБ. Ф. Р-148. ОП. 1. Д. 2.
6. **Данным приказом** было создано Управление железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР на Дальнем Востоке, в составе которого на базе подразделений бывшего БАМлага организовали шесть железнодорожных лагерей, включая и Западный железнодорожный лагерь // ГАРФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 22. Л. 73-73 об.
7. **Докладная** записка начальника управления Южного железнодорожного лагеря НКВД СССР от 21.06.1941 г. // ГАНИИО (Гос. арх. новейшей истории Иркут. обл.) Ф. 127. Оп. 17. Д. 263. Л. 127-137.
8. **Еланцева О.П.** Обреченная дорога: БАМ: 1932 – 1941. Владивосток, 1994.
9. ИЦ ГУМВД ИО. Ф.5. Оп. 1. Д. 196.

10. ИЦ ГУМВД ИО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 199.
11. ИЦ ГУМВД ИО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 200.
12. ИЦ ГУМВД ИО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 769.
13. **Материалы к приказам** Министра путей сообщения (заклучения, справки, объяснения, телеграммы) за 1958 г. // РГАЭ (Рос. гос. арх. экономики). Ф.1884. Оп. 31. Д. 14957.
14. **Объяснительная** записка к годовому бухгалтерскому отчету по Ангарскому строительству МПС за 1953 г. // АОАГБ. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 41.
15. **Объяснительная** записка к годовому отчету по основной деятельности Западного управления строительства БАМ за 1947 г. // АОАГБ. Ф.Р-148. Оп. 1. Д. 3.
16. **Объяснительная записка к годовому отчету по основной деятельности управления Ангарского ИТЛ за 1948 г.** // АОАГБ. Ф.Р-148. Оп.1. Д. 8.
17. **Объяснительная записка** о производственной, хозяйственной и финансовой деятельности управления Ангарского ИТЛ МВД СССР к годовому бухгалтерскому отчету за 1950 г. // АОАГБ. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 21.
18. **Отчет Западного ж.д.** строительного лагеря за 1938 год. Строительство участка Тайшет - Падун // ГАРФ.Ф. Р-9414. Оп. 1а. Д. 1097.
19. **Отчет политотдела Ангарского ИТЛ МВД СССР за 1952 г.** // ГАНИИО. Ф.4765. Оп. 2. Д. 243.
20. Постановление ГКО № 9898сс от 23.08.1945 г. // Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 533. Л. 112-118.
21. Постановление ГКО № 9936сс. от 30.08.1945 г. // РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 534. Л. 179-187.
22. Приказ МВД СССР № 025 от 13.01.1947 г. // ГАРФ. Ф.Р-9401 Оп. 1а. Д. 231. Л. 48-50.
23. Приказ НКВД СССР № 001201 от 08.10.1939 г. // ГАРФ. Ф. Р-9401. Оп.1а. Д.36. Л.98.
24. Приказ НКВД СССР № 00181 от 03.03.1946 г. // ГАРФ. Ф.Р-9401. Оп. 1а. Д. 196. Л. 54-54 об.
25. Приказ НКВД СССР № 00737 от 25.06.1945 г. // ГАРФ. Ф.Р-9401. Оп. 1а. Д. 178. Л. 42-42 об.
26. Приказ НКВД СССР № 0168. от 26.04.1943 г. // ГАРФ. Ф.Р-9401. Оп. 1а. Д. 141. Л. 65-65 об.
27. Приказ НКВД СССР № 0231 от 08.09.1945 г. // ГАРФ. Ф.Р-9401. Оп.1а. Д. 185. Л. 92-92 об.
28. Приказ НКВД СССР № 0449 от 18.10.1940 г. // ГАРФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 65. Л. 249.
29. Приказ НКВД СССР № 078 от 16.08.1937 г. // ГАРФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 16. Л. 98-98 об.
30. Приказ НКВД СССР и НКЛП СССР № 0499/191с. от 26.11.1940 г. // ГАРФ, Ф.Р-9401. Оп. 1а. Д. 66. Л. 169.
31. **Ликвидации Западного железнодорожного лагеря не обнаружен, но последнее упоминание:** приказ о Заплаге в статистических сводках ГУЛАГа относится к 01.03.1940 г. (На тот момент численность заключенных лагеря составляла 1708 человек) // ГАРФ. Ф.Р- 9414. Оп. 1а. Д. 364. Л. 13.
32. **Протокол** собрания партийно-хозяйственного актива железнодорожной линии Тайшет - Лена Ангарского ИТЛ от 12.02.1951 г. // ГАНИИО. Ф. 4765. Оп. 2. Д. 128.
33. **Протокол** собрания партийно-хозяйственного актива Озерного лагеря от 23.04.1951 г. // ГАНИИО. Ф. 5342. Оп. 1. Д. 62.
34. **Военнопленные в СССР, 1939 – 1956. В 5 т. / под ред. М.М. Загоруйко. Волгоград, 2006. Т. 5, Кн. 2. С. 220-245.**
35. **Санюкевич И.А.** Сто лет первых (1889 – 1989) изысканий Байкало-Амурской магистрали // Брат. гор. объединенный музей истории освоения Ангары. О.Ф. 4352. П.П. 332.
36. **Сведения о составе заключенных, содержащихся в лагерях НКВД по характеру совершенных преступлений по состоянию на 1.10.1938 г.** // ГАРФ. Ф.Р-9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 140-141.
37. **Система** исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923 –1960: справ. / сост. М.Б. Смирнов. М.: Звенья, 1998.
38. **Справка** об осужденных к каторжным работам содержащихся в исправительно-трудовых лагерях НКВД от 1.09.1945 г. // ГАРФ. Ф.Р-9414. Оп. 1. Д. 76. Л. 11-12.
39. **Ссылка на каторжные работы** была введена 19 апреля 1943 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О мерах наказания для немецко-фашистских злодеев, виновных в убийствах и истязаниях советского гражданского населения и пленных красноармейцев, для шпионов, изменников Родины из числа советских граждан и для их пособников» // Русский архив: Великая Отечественная: Приказы Народного комиссара обороны СССР (1943 – 1945 гг.). Т. 13 (2–3). М.: Терра, 1997. С. 130-131.
40. **Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930 – 1953 / под общ. ред. А.Н. Яковлева; сост. А.И. Кокурин, Ю.Н. Моркунов. М.: МФД: Материк, 2005.**
41. **Статистические** сведения и справки Специального отдела 2 Упр. ГУЛАГа // ГАРФ. Ф. Р-9414. Оп. 1а. Д. 455.
42. **Статистические** сведения и справки Специального отдела 2 Упр. ГУЛАГа // ГАРФ. Ф. Р-9414. Оп. 1а. Д. 457.
43. **Сямтомов П.И.** Исповедь. Воспоминания в письмах. Сыктывкар, 1990-1991 //Арх. НИПЦ «Мемориал» (г. Москва). Ф. 2. Оп. 2. Д. 88.
44. **Толпыгин Н.М.** Письмо в редакцию газеты «Красное знамя» (г. Братск) от 01.02.1989 г. // Фонд Биб-ки русской поэзии им. В.С. Сербского (г. Братск.).