

Из истории строительства Северо-Печорской магистрали

ПОЛИТИКА советского государства на форсированную индустриализацию страны предусматривала в качестве одного из приоритетных направлений социально-экономического освоения отдаленных малонаселенных, но богатых природными ресурсами районов. К числу таких регионов относился и Европейский Север, в том числе Коми автономная республика и Архангельская область, на территории которых находились большие запасы леса, угля, нефти и газа.

Освоение этих районов собственными силами было невозможно ввиду ограниченных местных финансовых, материальных и трудовых ресурсов. К примеру, в Ухтинско-Печорском бассейне, где были сосредоточены основные запасы нефти и газа, в 1926 г. проживало всего 30,7 тыс. человек.

Проблема была решена путем широкомасштабного использования принудительного труда заключенных. В соответствии с постановлениями Политбюро ЦК ВКП (б) 28 июня 1929 г. было организовано Управление северных лагерей особого назначения (УСЕВЛОН). Перед ним была поставлена задача

комплексного изучения и разработки месторождений нефти и каменного угля Ухтинско-Печорского бассейна.

Для реализации поставленной задачи необходима была дорожно-транспортная сеть. Железнодорожное сообщение осуществлялось только до Котласа (линия Киров - Котлас). В Ухтинский район люди и грузы доставлялись водным путем - от Котласа вверх по реке Вычегде до Усть-Выми и далее по Выме до Княж-погоста. В район Воркуты приходилось добираться по железной дороге до Архангельска, а затем через Нарьян-Мар и по рекам Печора и Уса.

Для доставки из Котласа материалов, оборудования, продовольствия и рабочей силы, необходимых для освоения Ухтинского нефтяного района, в 1929 г. силами заключенных УСЕВЛОНа началось строительство тракта Усть-Вымь - Ухта. Одновременно лагерь приступил к сооружению первой в Коми АССР железной дороги Пинюг - Усть-Сыльск (с 1930 г. Сыктывкар), которая должна была связать регион с центром страны и в перспективе

выйти к Ухте. В мае 1930 г. на строительстве дороги было занято около 15 тыс. заключенных. Однако в декабре 1931 г. из-за нехватки финансовых и материальных средств стройка была законсервирована. В последующие годы область неоднократно пыталась завершить строительство дороги собственными силами, но сделать это не удалось. Всего было выполнено 50% земляных работ, возведено 65% мостов и искусственных сооружений, прорублена и расчищена вся трасса - на это было истрачено более 10 млн. руб.

В отсутствие железнодорожного сообщения предпринимались меры для увеличения пропускной способности действовавших водных коммуникаций по рекам. Был сооружен порт и речной вокзал в Котласе, причал для перевалки печорского угля в Нарьян-Маре, порт, речной вокзал и складские помещения в Воркуте.

Однако дальнейшее комплексное развитие региона требовало сооружения надежных и постоянно действующих путей сообщения, по которым можно было перевозить значительные объемы грузов в любое время года. Такой должна была стать Северо-Печорская железнодорожная магистраль (Коноша - Котлас - Воркута), решение о строительстве которой Совнарком СССР принял в октябре 1937 г. Сооружение магистрали предстояло осуществить в самые короткие сроки на расстоянии 1558 км в малообжитых районах со сложнейшими природными и климатическими условиями.

Строительство железной дороги Котлас - Воркута началось в 1938 г. и велось в основном заключенными Северного железнодорожного ИГЛ (Севжелдорлаг), образованного 10 мая 1938 г. с управлением в поселке Княжпогост.

Однако число заключенных, занятых на строительстве дороги (на 1 января 1939 г. в лагере содержалось около 30 тыс. человек), не могло обеспечить быстрые темпы ее возведения. В то же время необходимость создания угольно-нефтяной базы Коми АССР в условиях приближающейся войны требовала ускорения работ по строительству Северо-Печорской магистрали. Кроме того, в 30-е годы в связи с острым дефицитом металла, который испытывали Ленинград и Северо-Запад страны, шел активный поиск решения вопроса о создании в регионе металлургической базы. В 1939 г. в качестве таковой рассматривался вариант строительства Кольско-Печорского металлургического завода, который должен был работать на месторождениях железной руды Кольского полуострова и угля Печорского бассейна. Остро дискутировался вопрос о месте строительства завода - его предлагали разместить в Архангельске, Вологде, Воркуте, Кандалакше, Котласе, Лодейном Поле, Череповце или в других местах. В конечном итоге Совнарком принял 20 июня 1940 г. постановление об организации металлургической базы на северо-западе СССР в районе Череповца. Реализация данного решения также требовала ускорения строительства желез-

ной дороги Коноша - Воркута. В мае 1940 г. постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР были приняты меры, направленные на форсирование строительства железнодорожной магистрали Котлас - Ухта (Чибью) - Усть-Кожва (Печора) - Абезь - Воркута. Ее возведение возложили на Наркомат внутренних дел

Сооружение магистрали от Котласа до Воркуты (1191 км) было разбито на два участка. Строительство дороги от Котласа до Усть-Кожвы протяженностью 728 км поручили северному железнодорожному ИТЛ, от Усть-Кожвы до Воркуты (463 км) - образованному 14 мая 1940 г. Северо-Печорскому ИТЛ (Севпечлаг), управление которого разместилось в местечке Абезь. Планировалось уже в декабре 1941 г. открыть временное движение поездов на всем протяжении магистрали, с тем чтобы в следующем году вывезти не менее 2 млн. т воркутинского угля в северо-западные и центральные районы страны. Для перевалки грузов, направляемых в адрес строительства Северо-Печорской магистрали и Воркутстроя, были организованы три централизованные хозрасчетные базы, подчиненные Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), в Архангельске, Котласе и Нарьян-Маре. База в Котласе создавалась на основе действовавшего пересыльно-перевалочного пункта, который был реорганизован в Котласский отдел ГУЛЖДС.

Приказом НКВД СССР от 14 мая 1940 г. в адрес железнодорожных лагерей и Воркутстроя в мае-июле планировалось направить 135 тыс. заключенных в возрасте от 18 до 55 лет, физически здоровых и способных работать в суровых северных условиях. В первоочередном порядке направлялись специалисты, которые должны были обеспечить бесперебойную работу по строительству и эксплуатации железной дороги. Переброска заключенных из других лагерей осуществлялась целыми подразделениями, со всем наличным административно-техническим, хозяйственным и медицинским персоналом. Для стимулирования ударной работы заключенных, занятых на сооружении Северо-Печорской магистрали, предписывалось использовать систему премиального вознаграждения и усиленного питания к рекордистам, отличникам и ударникам строительства, а также практику досрочного освобождения особо отличившихся осужденных. Для награждения лучших рабочих и служащих был учрежден специальный знак «Ударник строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали». Учитывая особую важность строительства магистрали и разработки месторождений угля в Печорском бассейне, кураторство над этими объектами было возложено на заместителя начальника ГУЛАГа Н.А.Френкеля.

Наряду со строительством магистрали Котлас - Воркута было принято решение о сооружении и железнодорожной линии Коноша - Котлас протяженностью 367 км. Она должна была соединить

Горьковскую и Северную дороги и стать составной частью Северо-Печорской магистрали. Ее строительство поручили образованному 25 сентября 1940 г. Северо-Двинскому ИТЛ (Севдвинлаг). Его управление разместилось в городе Вельске Архангельской области.

С принятием решения о форсировании строительства железной дороги Коноша - Котлас - Воркута железнодорожные лагеря стали быстро пополняться осужденным контингентом. Абсолютное большинство заключенных прибывало из других исправительно-трудовых лагерей и колоний. Этапы нередко выгружались прямо в открытое поле, где лагерники в течение нескольких дней были вынуждены находиться под открытым небом. С наступлением морозов значительная часть заключенных продолжала жить в неотопляемых палатках и землянках.

Первоначально открытие временного движения на линии Коноша - Котлас было намечено на 1941 г. Однако в январе 1941 г. этот срок перенесли на 1942 г. В связи с этим финансирование было значительно сокращено - вместо необходимых для строительства дороги 210 млн. руб. было выделено лишь 120 млн. руб. и рельсы только на 120 км пути. Учитывая важность стройки, нарком внутренних дел Л.П. Берия обратился в марте 1941 г. к И.В. Сталину и В.М. Молотову с просьбой профинансировать ее в полном объеме, выделить дополнительно рельсов на 247 км пути и 7600 т металлических ферм для сооружения железнодорожных мостов. Но эти предложения не были приняты, строительство продолжалось в соответствии с урезанной сметой и планом работ.

С началом Великой Отечественной войны работы по строительству Северо-Печорской магистрали и развитию Ухтинско-Печорского бассейна не только не прекратились, но еще больше возрасли. В соответствии с постановлением СНК СССР от 30 июня 1941 г. НКВД утвердило список ударных сверхлимитныхстроек на третий квартал 1941 г. В их числе оказалось строительство железной дороги Коноша - Котлас и Северо-Печорской магистрали.

Некоторая корректировка строительной программы произошла на участке Коноша - Котлас. Здесь были приостановлены все возложенные на Севдвинлаг работы по сооружению железнодорожной линии Коноша - Анненский Мост. Работавшие здесь отделения были расформированы, а заключенные переброшены на строительство основной трассы или отправлены в другие лагеря.

Вместе с тем, несмотря на неоднократные обращения руководства Северо-Двинского ИТЛ в вышестоящие инстанции с предложением об ускорении строительства линии, до ноября месяца по этому вопросу не было ясности. Из центра поступали противоречивые указания. Лишь после принятия 10 ноября 1941 г. постановления Государственного Комитета Обороны СССР «О строительстве железнодорожной линии Коноша - Котлас» работы за-

метно оживились. Открытие временного движения на всем участке намечалось на 1 февраля 1942 г. с пропускной способностью 9 пар поездов в сутки.

В ноябре 1941 г. на участке Коноша - Котлас во временной эксплуатации находилось уже 90 км дороги. От Коноши до Вельска были уложены 85 км нового пути и 35 км подготовлены к укладке. Требовалось подготовить земляное полотно и уложить рельсы еще на протяжении 150 км, а также построить железнодорожные мосты, для чего в Котласе возводился мостозавод.

Для ускорения строительства приказом НКВД от 12 ноября 1941 г. разрешалось производить работы по упрощенным техническим условиям - с допуском 17-тысячных уклонов и устройством обходов в местах наиболее трудоемких работ с минимальным радиусом до 250 м. Кроме того, допускалось сооружение деревянных мостов, а через Северную Двину - комбинированного моста, с применением металлических и деревянных ферм. До его постройки временное движение через Северную Двину планировалось осуществлять по свайно-ледяной переправе.

Для форсирования строительства ГУЛАГ направлял в железнодорожные лагеря все новые контингенты заключенных - по состоянию на 1 октября 1941 г. их численность в Севжелдорлаге составила 58058, в Севпечлаге - 114265 и в Севдвинлаге - 29811 человек. По всей трассе от Коноши до Воркуты были разбросаны сотни лагерных отделений и колонн. Они организовывались в условиях суровой зимы, в необжитой тайге, с ужасными жилищно-бытовыми условиями. Прибывавшие этапы заключенных с ходу направлялись на земляные работы, которые в основном производились вручную. Основными орудиями труда были лопата, тачка и лом. В Северо-Двинском ИТЛ в 1941 г. только 16,3% всего объема земляных работ были выполнены с использованием механизмов.

Однако несмотря на все сложности, 28 декабря 1941 г. в установленный срок закончилась укладка железнодорожного пути на участке Кожва - Воркута и открылось рабочее движение поездов по всей дороге Котлас - Воркута. Это имело огромное экономическое и военно-стратегическое значение, так как сотни тысяч тонн угля, скопившегося на складах Воркуты, эшелонами отправлялись для нужд фронта, блокадному Ленинграду и кораблям флота. В свою очередь, в Ухту и Воркуту шли строительные материалы и оборудование, необходимые для разработки нефтяных промыслов и угольных месторождений, а также для нужд самой магистрали.

В Воркуте хранившийся под открытым небом уголь смерзлся, что значительно затрудняло его погрузку, которая производилась вручную. Более того, из-за отсутствия на всем пути от Воркуты до Котласа специальных железнодорожных весов (вес угля на станциях отправления определялся практически на глазок - путем обмера), на станции Котлас

весь поступавший с севера уголь перевешивался. Для этого в составе Котласского отдела ГУЛЖДС с весны 1942 г. функционировало специальное угольное отделение. После взвешивания уголь направлялся потребителям. Однако ввиду того, что участок железной дороги Котлас-Киров по техническим условиям мог пропускать вагоны весом, не превышавшим 18 т на ось, приходилось (чтобы убрать лишний груз) часть вагонов разгружать. За все время работы с июня по октябрь через угольное отделение прошло 132, 5 тыс. т угля.

В 1942 г. намечалось завершить укладочные работы и открыть рабочее движение на участке дороги Коноша - Котлас. Для этого со стороны Вельска (от 202-го километра) в направлении Котласа (до 333-го километра) нужно было уложить 130 км пути. Сначала планировалось производить укладочные работы одновременно с двух сторон, но в связи с тем, что в Котлас не было завезено необходимое количество рельсов и скреплений, все работы по укладке верхнего строения пути пришлось вести со стороны Вельска. К 25 февраля завершили подготовку земляного полотна, а в ночь с 4 на 5 марта закончили работы и по укладке верхнего строения пути. Таким образом, за короткий период времени (с 1 января по 5 марта) в тяжелейших условиях северной зимы в глухой тайге заключенными было уложено 130 км главного и около 13 км станционных путей. 7 марта 1942 г. в Котлас прибыл первый сквозной поезд. Всего в марте было пропущено 27 транзитных поездов с грузами, следовавшими на фронт.

Однако наступившая ранняя весна с интенсивным таянием снега и последовавший затем продолжительный период дождей крайне осложнили движение поездов по Северо-Печорской магистрали. Откосы начали сползать, насыпи деформироваться и проседать, верхнее строение пути погружаться в грунт. Некоторые перегоны оказались в аварийном состоянии, поэтому движение на них пришлось временно приостановить. После выполнения необходимых работ по укреплению железнодорожного полотна движение на всем протяжении дороги было стабилизировано. В последующие годы основное внимание уделили развитию станционных путей, сооружению системы водоснабжения и постоянных мостов, строительству служебных зданий и жилых домов, а также увеличению пропускной способности магистрали.

В условиях военного времени и дефицита металла строительство железнодорожной магистрали Коноша - Котлас - Воркута испытывало острую нужду в металлических конструкциях для сооружения мостов. Проблему решили своеобразным путем. Дело в том, что до войны полным ходом шло строительство Дворца Советов в Москве. 417-метровая громадина по проекту должна была опираться на мощный металлический каркас, для которого в Днепропетровске катали особую сталь марки ДС («Дворец Советов»). К началу войны вес уже

смонтированных конструкций составлял около 25 тыс. т. Но стройку приостановили, а возведенные металлические конструкции решили разобрать и направить на сооружение мостов Северо-Печорской магистрали. С Севера срочно были переброшены заключенные, их бараки обнесли проволокой, образовав таким образом в центре Москвы лагерную зону. Заключенные вручную без специальной техники к весне 1943 г. закончили демонтаж металлических конструкций. Из них в дальнейшем были выстроены взамен временных деревянных постоянные мосты через реки Северная Двина, Вычегда, Уса, Вымь и другие.

31 октября 1942 г. в газете «Правда» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями 108 строителей железной дороги, в том числе 12 человек удостоились Ордена Трудового Красного Знамени, 36 - Ордена Знак почета, 44 - медали «За трудовую доблесть» и 16 - медали «За трудовое отличие». Но среди награжденных не было тех, кто вынес основную тяжесть строительства магистрали - лагерных заключенных. Работая в суровых природных и климатических условиях, не имея самых элементарных бытовых условий, не получая должного питания и вещевого довольствия, заключенные подвергались массовым заболеваниям, умирали или становились инвалидами. Уровень смертности в 1941 г. в Севжелдорлаге составил 4 %, Севпечлаге - 9,5 %, Севдвинлаге - 11,7 % (в среднем по ГУЛАГу - 6 %). За 1941-1945 гг. в этих исправительно-трудовых лагерях умерло около 54 тыс. человек.

По мере укрепления железнодорожного полотна, развития станционного хозяйства, ремонтной базы повышалась скорость движения поездов и пропускная способность магистрали. Если в 1942 г. техническая скорость на участке Печора - Воркута составляла 12, 8 км/ч и участковая 5,9 км/ч, то в 1943 г. они поднялись до 17,8 и 20,4 км/ч соответственно. На участке от Ухты до Кожвыи поезды шли строго по графику. Общий объем перевозок в 1943 г. по сравнению с 1942 г. увеличился более чем в 2,5 раза и составил 3332 тыс. т различных грузов, в том числе 1486, 8 тыс. т угля.

Так в очень сжатые сроки, в чрезвычайно сложных климатических условиях и ценой жизни многих заключенных было открыто рабочее движение по железнодорожной магистрали Коноша - Воркута, которая сразу же приобрела важнейшее экономическое и военно-стратегическое значение. Работы по увеличению пропускной способности магистрали, развитию ее инфраструктуры, строительству вторых путей продолжались и в последующие годы вплоть до 1950 г., и по-прежнему основной рабочей силой, выполняющей самые тяжелые работы, оставались лагерные заключенные.

Н.В. УПАДЫШЕВ,
кандидат исторических наук

г. АРХАНГЕЛЬСК