

РЕЗОНАНС. «ДП» 26.01.2005 Г.

«ВАЛУНЫ ЖДУТ МАЯ»

Под письмом, предлагаемым читателям, - до сорока подписей ветеранов-высечодцев. Нам известно, что аналогичное письмо направлено и в администрацию города. Уважая мнение этих людей, считаем, что нелишне будет напомнить: коллективное суждение даже десятков людей - не вся истина. Поднимаемый вопрос - далеко не вычегодского масштаба и не такой бесспорный, как кажется авторам. Что думают по поводу памятника другие котлашане? Ответят ли официальные лица или оргкомитет по сооружению памятника?

Мы, ветераны-железнодорожники, многие были очевидцами начала строительства Печорской ж.д. и участниками освоения производственных процессов на той дороге в труднейшие для всей страны годы. Мы обеспечивали продвижение эшелонов с углем в промышленные центры страны и блокадный Ленинград. И нам не понятна идея сооружения памятника так называемым первым строителям Печорской железной дороги. Более того, мы отвергаем ее. Кого считать первыми строителями? Что символизирует предлагаемый проект?

Мы видели, что первые строители Северо-Печорской дороги (так сначала ее называли), немногочисленные группы, жили в палатках. При общении с ними понимали - эти специалисты хорошо знают свое дело. Они были материально обеспечены. У нас, местных жителей, это вызвало некоторую зависть. Но мы считали, что они это заслужили.

Позднее прибыли заключенные. Часть их освободили из-под конвоя. Они соорудили зоны - бараки, обнесенные забором. В них и жили заключенные-строители. Построили бараки и для вольнонаемных рабочих, их было немного.

Некоторая часть заключенных была осуждена по политическим статьям закона, в том числе и по ложным доносам. Их к преступникам относить грех. Большинство были реабилитированы. Жертвы политических репрессий были на Соловках, работали на строительстве Беломорканала, в Воркуте и Магадане. Им памятник сооружает-

ся (или сооружен) в Москве.

Но под реабилитацию попали не все из политзаключенных. Западными разведками в Советском Союзе была создана так называемая пятая колонна, разлагавшая экономику нашей страны и действовавшая против советской власти вообще. Выявленные члены пятой колонны были осуждены обоснованно и реабилитации не подлежали.

Большинство политзаключенных работали без конвоя, в соответствующей спецодежде и обеспечивались пайком. Безусловно, труд их был нелегким. А разве легче у тех, кто осваивал эксплуатационный процесс на строящейся дороге? Но они работали не за наказание, а на победу над врагом и мужественно переносили тяготы нелегкого труда.

Приведем выдержку из книги «Путь к Победе - Северная магистраль в годы Великой Отечественной войны». Котлашанка Галина Александровна Королева вспоминает: «В 1942 году в 16 лет поступаю на работу в паровозное депо Котлас. Домой не уходила неделями. В механическом цехе буржуйка огромная стояла, возле нее и спали. Придет паровоз, всех поднимают. Кто слесарит, кто моет, а работали в цехе в основном подростки 14-16 лет. Труд был тяжелый, питание плохое, пекли лепешки с травой, опухали. Но как помогали друг другу, человечнее были. Сейчас уже многие умерли, а жить бы еще да жить. Надорвались...»

Таких примеров много и по коллективам паровозного и вагонного депо на станции Черемуха. Позднее их передислоцировали на станцию Сольвычегодск. Молодые парни и даже девчонки работали кочегарами на паровозах. Метровые чурки дров вручную забрасывали в топку. Сутками не уходили с паровоза. Жили в бараках, в которых первоначально жили заключенные. А трудники колхозов, лесозаготовок - им легче ли было, чем строителям железной дороги? Все работающие в тылу ковали победу над врагом. Они считали тяжелый труд своим долгом и не требуют памятника.

Вернемся к строителям.



Основная их масса была осуждена за уголовные преступления, в том числе за бандитизм, разбой, убийство и другие преступления. Они совершали побег, иногда грабежи, избивали местных жителей, устраивали саботаж - не выходили на работу. В январе 1942 года в поселке Усть-Уса в Коми Республике заключенные-мятежники убили 15 защитников села и 11 человек ранили. Факт взят из упомянутой книги.

Возникает вопрос: кому планируется соорудить памятник? Вдумайтесь, инициаторы! Людям, отбывшим срок, отсидевшим войну в лагерях и оставшимся в живых? И памятник будет сооружен в год 60-летия Победы? Это ли не кощунство над памятью миллионов советских людей, отдавших свои жизни во имя Победы. И плевков в души еще живущих ветеранам, перенесшим тяготы и лишения военного лихолетья.

Из заметки «Валуны ждут мая» понятно, что место памятнику определено на площади у вокзала станции Сольвычегодск. Предполагаем, что благоразумие возьмет верх и памятника не будет. А чтобы место не пустовало, предлагаем здесь установить стенд с надписью «Самоотверженным трудом они заслужили звание почетного железнодорожника». И привести все фамилии. Такой стенд нужен и на привокзальной площади в Котласе. Это и будет настоящей памятью и стимулом в труде для будущих поколений железнодорожников.

«ВАЛУНЫ ЖДУТ МАЯ»

Резонанс. «ДП» 26.01.2005 год

Ответ на письмо вычегодских ветеранов о памятнике строителям Печорской дороги (газета от 16 марта) я хочу начать с небольшой выдержки из книги Александра Солженицына «Архипелаг ГУЛАГ»: «... перед войной строили железную дорогу Котлас - Воркута, где под каждой шпалой по две головы осталось» (Малое собрание сочинений, т. 6, стр. 359). Вы утверждаете, что железную дорогу строили в основном вольнонаемные, но и среди них было много ссыльных. Все или почти все из них были награждены медалями, званиями почетного железнодорожника - они заслужили это своим трудом. Невинно осужденные, трудившиеся на строительстве Печорской

железной дороги и погибавшие там от голода, холода и непосильного труда, даже не заслужили могил, мы не знаем их имен. Почему же вы хотите отказать им в праве на такую память? Разве своим трудом они не помогли победить в войне? Мне очень хочется попросить вас прочесть всю книгу «Архипелаг ГУЛАГ», а также воспоминания репрессированных, собранные участниками движения «Совесть». Возможно, тогда вам не захочется писать подобные письма. Я очень благодарна Михаилу Дмитриевичу Пузыреву за идею строительства памятника. Надеюсь, ее поддерживают многие жители нашего города.

Вера ДУБИНИНА.

** *

Я, в отличие от газеты, не уважаю мнение людей, подписавших письма в администрацию города и «ДП» (напечатано 16 марта). Но я уважаю и ценю их труд до войны, в период ее, после нее. Да, трудной была их работа по обеспечению продвижения эшелонов с углем в промышленные центры страны. Спасибо им за это огромное. Но жестоко говорить о том, что памятник жертвам политических репрессий в Москве может заменить памятник строителям железной дороги в Котласе. Поддерживаю инициативу общественных организаций, организационного комитета, особенно М. Д. Пузырева. Настала пора установить памятник в память сотен тысяч людей, обездоленных тоталитарным режимом, строившим в суровые годы войны магистраль Коноша-Воркута, в том числе и железнодорожный мост в районе Котласа, трудившимся в нечеловеческих

условиях. Предложение об установке памятника на привокзальной площади в Вычегодском правильное. Место многолюдное, обеспечен подъезд к монументу, а главное, он будет виден и пассажирам поездов. Как пишет в книге Г. А. Королева, о которой упоминают авторы письма, тогда «человечнее были». Будем же и мы человечнее друг к другу в вопросе памяти о прошлом. Хорошая идея ветеранов-вычегодцев, чтобы все знали почетных железнодорожников. Создадим стенды при музеях предприятий, комнатах трудовой славы, при школах. Организуем, наконец, в краеведческом музее выставку по железнодорожному транспорту. Молодое поколение действительно должно знать почетных железнодорожников. Но ведь это совсем другая тема.

Тамара ЯХЛАКОВА.

** *

Сорок невольных грешников, покайтесь в своем грехопадении. Вас искренне жаль, вам не понять моей печали. Я из ушедшего поколения людей. Да, можно не знать чего-то, но утверждать ложь не нужно.

О политическом насилии и применении рабского труда на наших российских просторах уже написано много тысяч страниц юридически выверенных корректных документов, еще больше мемориальной литературы и других жанров. И места для споров и иных оценок событий не осталось.

Завидовать судьбам зонных людей нет причин. А вот встречаясь всюду с тем, что они создали, следует быть благора-

зумными. Инициатор идеи памятника строителям Печорской дороги в своих обращениях никогда и нигде сознательно не разделял людей по политическим оценкам и не делал акцента на зонных людях. Всем было безмерно трудно. Он сам двадцать шесть лет прожил невольником политической системы. Этого достаточно для моего суетного и мелочного тщеславия. И все же я вновь предложу, напишите на памятнике:

**...Труд ваш громаден,
Страдания безмерны,
Жертвы неисчислимы...
Это семь слов правды.**

**Михаил ПУЗЫРЕВ,
1915 года рождения.**

** *

Прочитала я серию материалов об устройстве памятника строителям железной дороги. И вот что скажу. Жизнь у всех полосатая, но нужно все преодолеть, стремиться жить, а главное, работать. Я согласна с В. Чиркиным: не нужно делить людей на правых и левых, т.е. виноватых. Всем было трудно, только в разной степени. Работали без выходных очень часто, а отпусков вообще не было.

В 1938 году начальником станции Котлас был Веснин, а заместителем Козырев. Я работала тогда техническим контролером, вела учет работы станции. В один прекрасный день появились представительные мужчины, человек восемь. Они и решали вопросы строитель-

ства моста через Двину, железной дороги на север. Довелось мне работать и бухгалтером Дормага. В эту небольшую организацию (человек десять, эвакуированные из Ленинграда: Цветков, Щетинин, Лебедева, Давыденко, Размыслов, Ступина) поступали паровозные и вагонные запчасти. Здание Дормага (в тупике водокачки, с выходом на улицу Володарского) было с баню, холодное, весной сочилась вода. На выгрузку-погрузку, чтобы не простаивал вагон, выходили все. Часто железнодорожники выезжали на ремонт железнодорожного полотна. А осенью нас, полуголодных, отправляли на уборку картофеля.

М. ЧИРКОВА.