

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ЛАГЕРНЫХ ЗАКЛЮЧЕННЫХ, СТРОИВШИХ СЕВЕРО-ПЕЧОРСКУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МАГИСТРАЛЬ В 1941-1945 гг.: ДОМЫСЛЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Обратиться к данной проблеме автора статьи побудила публикация С.А.Гладких в четвертом выпуске сборника «Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России»¹, в которой котласский историк, исследуя вопрос, связанный с установлением числа заключенных, умерших при строительстве Котласского железнодорожного моста, поднимает важную и актуальную проблему искажения истории ГУЛАГа. С.А.Гладких, руководствуясь принципом научности и объективности, убедительно показывает, что цифра в 25000 заключенных, умерших при строительстве железнодорожного моста в Котласе, не соответствует действительности и в значительной степени завышена.

В связи с этим вполне уместно рассмотреть проблему в более широком контексте - проанализировать число заключенных, занятых (в г.ч. и умерших) на строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали, одним из объектов которой являлся железнодорожный мост в Котласе. Это важно сделать также в связи с тем, что многими людьми до сих пор воспринимаются как истина данные по количественному составу лагерных заключенных, приводимые в художественной и мемуарной литературе.

Так, А.И.Солженицын в знаменитом «Архипелаге ГУЛАГ» писал о Котласской пересылке: «в зиму 1944-45 года ... умирало в день - пятьдесят человек, и носилки, носящие в морг, не отдыхали никогда»². Архивные источники свидетельствуют, что эти цифры в значительной степени завышены. В 1942 г. смертность заключенных в лагерных подразделениях Котласского отдела составила 1918, в 1943 г. - 3083 заключенных, из числа которых 2236 человек умерли на пересыльном пункте, что составляло в среднем за месяц 186 человек, в день - 6 человек. Наибольший уровень смертности наблюдался в весенне-летний период: март - 307, апрель - 345, май — 431, июнь — 380, июль — 319 человек. В 1944 г. в Котласлаге умерли 1732 заключенных, в т.ч. на пересылке - 1587 человек³. «В зиму 1944-45 года» смертность заключенных в Котласском отделе составляла: декабрь - 78, январь — 83, февраль - 77 человек⁴. Высокий уровень смертности в Котласском лагере, особенно на пересыльном пункте, хотя и гораздо ниже показателей, указанных А.И.Солженицыным, но во многом объясняется тем, что на станции Котлас с транзитных этапов, следовавших на Север, снимался так называемый «отсев», т.е. все больные, ослабленные, с физическими недостатками, и пожилые заключенные.

Если имеющиеся в «Архипелаге ГУЛАГ» погрешности в отношении статистических данных лагерного контингента объясняются невозможностью автора работать с архивными источниками, то не может иметь оправдания позиция некритического отношения к вымышленным цифрам со стороны профессиональных историков.

К примеру, один из трагических эпизодов в истории Северо-Печорского исправительно-трудового лагеря, связанный с массовой гибелью заключенных в первый год существования лагеря, сыктывкарский историк О.И.Азаров прокомментировал следующим образом. Отвечая на вопрос, прозвучавший в книге А.И.Солженицына «Архипелаг ГУЛАГ»: «Осенью 1941 года Печорлаг имел списочный состав 50 тысяч заключенных, а весной 1942 года - 10 тысяч. За это время никуда не был отправлен ни один этап. Куда ушли сорок тысяч?», О.И. Азаров отмечает, что на этот риторический вопрос сегодня, опираясь на архивные источники, можно дать ответ. Далее О.И.Азаров ограничивается указанием данных о смертности заключенных в целом по Севпечлагу и некоторым его лагерным подразделениям, отмечая, что «по неполным данным, на 1 января 1941 года, всего за семь месяцев существования лагеря, умерло 3586 заключенных»⁵. Объяснение О.И.Азарова не дает ответа на вопрос: а куда же «ушли» остальные более чем 36 тысяч заключенных из 40 тысяч, указанных А.И.Солженицыным? Более того, представленный А.И.Солженицыным и О.И.Азаровым в таком виде контекст наталкивает на предположение, что судьба всех этих сорока тысяч заключенных сложилась трагически - все они сгинули в суровых условиях лагерной действительности.

Однако архивные источники не подтверждают данного предположения. По данным ГУЛАГ а, численность заключенных Севпечлага по состоянию на 1 января 1941 г. составляла 34959 человек, осенью 1941 г. (на 1 октября) - 114265 человек, на 1 января 1942 г. - 102354 человека, весной 1942 г. (на 1 апреля) — 85149 человек, на 1 января 1943 г. — 58825 человек. Таким образом, лагерный контингент за период, указанный А.И.Солженицыным (1 октября 1941 г. - 1 апреля 1942 г.), уменьшился на 29116 человек. В это время всего в Севпечлаг прибыло 3052 осужденных, убыло 32168 человек, среди которых умершие составляли 6626, освободившиеся - 18528, бежавшие - 169, отправленные в другие лагеря и прочие места заключения - 6031, прочие - 814 человек⁶.

Подобный подход, когда в оборот вводятся не соответствующие действительности факты, искажает историческую правду и формирует ложные представления у массового читателя. Чтобы избежать этого, требуется объективное изучение архивных источников и непредвзятый взгляд на исследуемую проблему. Цель данной статьи заключается в том, чтобы довести до читателя статистику, касающуюся динамики лагерного контингента, занятого на строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистра-

ли. Приведенные данные позволят читателю самостоятельно сформулировать необходимые выводы.

При анализе ГУЛАГовской статистики автор исходил из следующих основных факторов. Во-первых, доступная на сегодняшний день статистика ОГПУ - НКВД — МВД СССР признается как в отечественной, так и в зарубежной исторической науке как репрезентативная и достоверная. Вторых, приводимые в мемуарной литературе данные о численности лагерных заключенных и их динамике не могут рассматриваться как истинные. Лагерная статистика имела гриф «совершенно секретно», и заключенные не имели к ней доступа. Самостоятельно определить численность лагерного контингента даже в одном, отдельно взятом лагерном подразделении заключенные были не в состоянии. В тех случаях, когда такие данные приводились бывшими узниками сталинских лагерей, учитывая разоблачительно-обличительный характер большинства воспоминаний, эти цифры, как правило, были в значительной степени искажены. В-третьих, при работе с гулаговской статистикой необходимо учитывать методики проведения тех или иных расчетов, которыми пользовался аппарат ГУЛАГа.

В частности, такой показатель, как уровень смертности заключенных за год, в различные периоды в ГУЛАГе рассчитывался по разным методикам. До 1943 г. этот показатель исчислялся путем соотношения числа умерших за год к среднесписочному составу заключенных за год. Например, в Северном железнодорожном ИТЛ (Севжелдорлаг) в 1942 г. умерло 7290 человек при годовом среднесписочном составе заключенных в 40449 человека. Разделив первую цифру на вторую и умножив на сто, мы получим искомый уровень смертности заключенных - 18,0. С 1943 г. уровень смертности заключенных определялся другим способом - как соотношение числа умерших за год к сумме среднемесячных численностей осужденных. Возьмем тот же пример с Севжелдорлагом. Число умерших в 1942 г., равное 7290, делим на сумму среднемесячных численностей (486065 человек) и умножаем на сто. В результате получаем совершенно другой показатель уровня смертности заключенных - 1,5, т.е. примерно в 12 раз ниже показателя, рассчитанного по предшествующей методике.

Масштабное использование принудительного труда спецконтингента в социально-экономическом освоении периферийных территорий страны превратило Европейский Север России в конце 1930-х гг. в регион с повышенной концентрацией исправительно-трудовых лагерей и содержащихся в них заключенных. На Европейском Севере России в начале 1941 г. функционировали 30 исправительно-трудовых лагерей, в которых суммарно содержалось около 553000 заключенных, что составляло 36,9% к списочному составу лагерных заключенных ГУЛАГа. При этом в Карело-Финской ССР дислоцировались 6 лагерей с суммарной численностью заключенных 97655 человек, в Коми АССР - 5 (176202 человек), в Архан-

гельской области - 7 (118159), в Вологодской области - 5 (162 1 97), в Мурманской области - 7 (144467) соответственно⁸.

Активное освоение во второй половине 1930-х гг. месторождений полезных ископаемых в северных районах Коми АССР поставило на повестку дня вопрос о необходимости сооружения железнодорожной магистрали, способной обеспечить бесперебойную транспортировку воркутинского угля и ухтинской нефти. После утверждения Политбюро ЦК ВКП(б) в октябре 1937 г. направления строительства дороги (Котлас - Княжпогост - Чибью - Усть-Кожва - Воркута)⁹ ее сооружение было возложено на действовавший в республике Ухто-Печорский ИТЛ. Однако вскоре выяснилось, что возможности лагеря не позволят осуществить строительство дороги в намеченные сроки. В связи с этим для ее сооружения в мае 1938 г. был создан специализированный исправительно-трудовой лагерь — Северный железнодорожный (Севжелдорлаг)¹⁰.

В 1939 г. основные строительные работы Севжелдорлагом (численность заключенных к 1 января 1940 г. составляла 26551 человек¹¹) производились на участке дороги Котлас - Ухта. Кроме того, с 1938 г. силами заключенных Абезьского строительного района Севжелдорлага осуществлялось строительство дороги в направлении Воркуты. В целом план капиталовложений в 1939 г. лагерем был выполнен на 106,5%¹². Однако потребности народного хозяйства страны в воркутинском угле и в ухтинской нефти в условиях приближающейся военной угрозы побудили сталинское руководство форсировать строительство железной дороги Котлас - Воркута.

В этих целях НКВД СССР разработал комплекс мер, оформленный двумя приказами, датированными одним и тем же днем - 14 мая 1940 г. Приказом №00597 сооружение железной дороги разбивалось на два участка. Строительство линии от Котласа до Усть-Кожвы, протяженностью в 728 км, поручалось Северному железнодорожному ИТЛ, от Усть-Кожвы до Воркуты (463 км) - образованному этим же приказом Северо-Печорскому ИТЛ (Севпечлагу). Программой предусматривалось открытие временного движения поездов на всем протяжении магистрали в декабре 1941 г. В 1942 г. планировалось вывезти в северо-западный и центральный районы страны не менее 2 млн. т воркутинского угля. Для транспортировки рабочей силы и грузов, направляемых в северные лагеря, создавались три централизованные хозрасчетные базы, подчиненные Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС): в Архангельске, Котласе и Нарьян-Маре. Котласская база была создана на основе пересыльного пункта, который стал именоваться «Котласский отдел ГУЛЖДС»¹³.

Приказом НКВД СССР №0192 предусматривалось в мае-июле 1940 г. направить на строительство Северо-Печорской магистрали и разработку печорских угольных месторождений 135000 заключенных, в том числе из других лагерей (Темниковский, Кулойский, Амурский ИТЛ, Строительство 105) - 62000, из колоний и тюрем - 65000 человек и 8000 военно-

пленных. Направляемый контингент должен был быть физически здоровым, в возрасте от 18 до 55 лет, с остатком срока наказания не менее одного года. Для охраны военнопленных, занятых на строительстве магистрали, приказом НКВД СССР от 17 мая 1940 г. создавался специальный сводный отряд конвойной войск¹⁴. Кураторство над реализацией программы возлагалось на корпусного инженера Н.А. Френкеля¹⁵.

Одновременно со строительством магистрали Котлас - Воркута велось сооружение железнодорожной линии Коноша - Котлас, протяженностью 367 км, которая должна была соединить Горьковскую и Северную железные дороги и стать составной частью Северо-Печорской магистрали. Ее строительство осуществлял образованный 25 сентября 1940 г. Северодвинский ИТЛ (Севдвинлаг), управление которого разместилось в г. Вельске Архангельской области¹⁶.

Для форсирования строительства магистрали ГУЛАГ направлял в железнодорожные лагеря все новые контингенты заключенных. Если на 1 января 1940 г. численность заключенных в Северном железнодорожном ИТЛ составляла 26551 человек, на 1 октября 1940 г. в Северо-Печорском ИТЛ - 25486 человек¹⁷, то по состоянию на 1 января 1941 г. в Севжелдорлаге содержалось 84893, в Севпечлаге — 34959, в Севдвинлаге — 15365 человек, на 1 января 1942 г. - 53344, 102354, 34425 человек, на 1 января 1943 г. — 29741, 58825 и 20663 человек соответственно¹⁸. Суммарная численность контингента, содержавшегося в лагерях, осуществлявших строительство Северо-Печорской магистрали, составляла по состоянию на 1 января 1941 г. — 135217, на 1 января 1942 г. - 190123, на 1 января 1943 г. - 109229, на 1 января 1944 г. - 47325, на 1 января 1945 г. — 47504, на 1 января 1946 г. - 53434 человека¹⁹. Вполне очевидно, что наибольшее число лагерных заключенных, занятых на строительстве магистрали, приходилось на период, когда осуществлялся основной объем строительных работ. После открытия в марте 1942 г. рабочего движения поездов на всем протяжении магистрали Коноша - Воркута численность заключенных железнодорожных лагерей неуклонно снижалась.

В данном контексте представляется важным анализ динамики заключенных, занятых на строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали, в период осуществления основных строительных работ. Согласно ГУЛАГовским отчетным документам, в лагерях, осуществлявших сооружение магистрали (Севжелдорлаг, Севпечлаг, Севдвинлаг), в 1941 г. суммарно прибыло 154439, убыло 99533 человек, в 1942 г. - 23904 и 104798, в 1943 г. - 6041 и 67945, в 1944 г. - 17467 и 17288, в 1945 г. - 37421 и 31491 соответственно. Всего за годы войны в железнодорожные лагеря прибыло 239272 человека, основную массу среди которых составляли заключенные, этапированные из других исправительно-трудовых лагерей и колоний²⁰.

Однако наибольший исследовательский интерес представляет категория убитых заключенных. Всего в 1941-1945 гг. из Севжелдорлага, Севдвинлага и Севпечлага убито 321055 человек, среди которых основной удельный вес составляли освобожденные заключенные - 61,2% (196549 человек). Здесь следует отметить, что в первый же день войны директивой НКВД СССР №221 прекращалось освобождение из лагерей заключенных, осужденных за «контрреволюционные преступления», бандитизм и другие преступления. Они подлежали размещению в специальных усиленно охраняемых зонах²¹. Директивой № 185 от 29 апреля 1942 г. в положение данной категории заключенных были внесены некоторые изменения. Задержанных после отбытия срока наказания в лагерях разрешалось освобождать, за исключением осужденных за «контрреволюционные преступления», которых следовало оставлять в местах заключения до окончания войны в статусе заключенных (п.1 директивы). Отбывшие срок наказания и подлежащие освобождению заключенные переводились на положение вольнонаемных работников лагеря, без права выезда из района дислокации лагеря до окончания войны (п.2)²².

В годы войны в трех железнодорожных лагерях умер 53951 заключенный, т.е. в среднем умирало по 30 человек в день. Особенно высокий показатель смертности был в 1942-1943 гг., когда за два года в лагерях умерло 36769 заключенных (в среднем по 50 человек в день). Однако высокая смертность в эти годы не была исключительным явлением, характерным лишь для этих лагерей. Такая ситуация наблюдалась во всех исправительно-трудовых лагерях. Так, уровень смертности в 1942 г. в Севжелдорлаге составлял 18,0, в Севдвинлаге - 16,9, в Севпечлаге - 11,1. В то же время в Каргопольском ИТЛ данный показатель составлял 20,1, в Кулойском ИТЛ - 48,7, в Ягринском ИТЛ - 36,0, в Ухтойжемском ИТЛ - 10,9²³.

Высокий уровень смертности был обусловлен усилением интенсификации труда заключенных. С началом войны были увеличены нормы выработки и продолжительность рабочего времени, сокращено количество дней отдыха. Наркоматом внутренних дел для лагерных заключенных был установлен 11-часовой (при круглосуточном режиме работы - 12-часовой) рабочий день с предоставлением двух дней отдыха в месяц. При выполнении работ оборонного характера и в период проведения посевной и уборочной кампаний, администрация лагеря имела право сокращать количество дней отдыха²⁴. Одновременно с увеличением норм выработки и продолжительности рабочего дня снизились нормы питания заключенных.

В данном контексте требует особо тщательного анализа проблема определения числа заключенных, умерших при строительстве Котласского железнодорожного моста. Следует отметить, что указанная И.А.Дубровиной в статье «Голод и смертность при строительстве железнодорожного моста в Котласе (1942-1943 годы)» численность умерших за эти два года заключенных (около 25000 человек) не соответствует дей-

ствительности. При этом в публикации допущено искажение исторических фактов.

Во-первых, утверждение И.А.Дубровиной о том, что «За два года строительство Котласского железнодорожного моста унесло жизни, по данным Н.В.Упадышева, 23509 человек...» не соответствует действительности. Н.В.Упадышев ни в одной из своих публикаций никогда не указывал число заключенных, умерших на строительстве данного объекта. Не случайно И.А.Дубровина в данном случае не сделала ссылки на публикации Н.В.Упадышева²⁵.

Во-вторых, строительство моста №10 в 1942-1943 гг. осуществлял лишь один железнодорожный лагерь (Севжелдорлаг), а не три (Севжелдорлаг, Севдвинлаг, Котласский отдел ГУЛЖДС), как это указано в статье И.А.Дубровиной²⁶. Поэтому выдавать, как это делает И.А.Дубровина, суммарное число заключенных, умерших в этих трех лагерных образованиях в 1943 г. (9114 человек), за количество умерших при строительстве моста²⁷, неправомерно с позиции научного подхода и неразумно с точки зрения здравого смысла.

В-третьих, И.А.Дубровина указывает, что в 1942 г. на строительстве Котласского моста умерло 15315, в 1943 г. - 9631 человек (всего около 25000 человек)²⁸. Следует отметить, что уровень смертности²⁹ в Северном железнодорожном ИТЛ, который осуществлял сооружение моста, в 1942 г. составлял 18,0, в 1943 г. - 22,9³⁰. Если взять в качестве исходных эти показатели и указанное И.А.Дубровиной число умерших в 1942 и в 1943 гг., то среднесписочная численность заключенных, занятых на строительстве моста, должна была составлять в 1942 г. - около 85000, в 1943 г. - около 42000 человек. При этом численность всего лагерного контингента Севжелдорлага в 1942 г. составляла 53344, в 1943 г. - 29741, в 1944 г. - 14757 человек (все данные по состоянию на 1 января)³¹. Следует также указать, что согласно бухгалтерскому отчету Севжелдорлага из общего объема строительно-монтажных работ, выполненного в 1942 г. и составлявшего сумму 58,8 млн. рублей, на строительстве Северо-Двинского (Котласского) моста было освоено 14,9 млн. рублей (около 25% от всего объема капиталовложений)³².

Доступные на сегодняшний день архивные материалы нередко не дают прямых ответов на поставленные исследователем вопросы. В таких случаях приходится анализировать большой массив косвенного фактического материала и использовать различные методы и приемы, чтобы получить искомый результат. Проблема установления числа заключенных, умерших при строительстве Котласского железнодорожного моста, относится к числу таких случаев. К сожалению, И.А.Дубровиной не удалось успешно решить эту задачу.

Исследование динамики численности лагерного контингента, использовавшегося в сооружении Северо-Печорской железнодорожной магистра-

ли в 1941-1945 гг., позволяет резюмировать, что при реализации этого важного народнохозяйственного проекта сталинский режим исходил из принципа макиавеллизма («цель оправдывает средства»), когда основным фактором решения поставленной задачи стала жестокая эксплуатация человека. Огромная масса подневольных людей в чрезвычайно сложных природно-климатических условиях, ценой жизни многих заключенных, в сжатые сроки построила железную дорогу Коноша - Воркута, обеспечившую регулярное транспортное сообщение на востоке Европейского Севера России.

¹ Гладких С.А. К вопросу о числе жертв ири строительстве Котласского железнодорожного моста // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.4. -Котлас, 2010. -С.126-130.

²Солженицын А.И. Архипелаг ГУЛАГ. Т.1. М., 1991. С.377.

³ Государственный архив Российской Федерации (далее - ГАРФ). Ф.9401. Оп.1а. Д.185. Л.30-30об.; Ф.9407. Оп.1. Д.544. Л.36-37.

⁴ Там же. Ф.9414. Оп. 1а. Д.433. Л.9.

⁵ http://pokayanie-komi.narod.ru/azarov_po_tundre.htm (Дата обращения - 04.01.2012).

⁶ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.11; Д.382. Л.11-11об.

⁷ Отсутствуют данные о численности заключенных в Знаменитлаге и в Шекснинском ИТЛ.

⁸ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.8-12; Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923-1960: Справочник. М., 1998. С.162, 221, 223, 283, 290, 296, 321, 327, 365, 390, 397, 410.

⁹ Российский государственный архив социально-политической истории (далее - РГАСПИ). Ф.17. Оп.3. Д.993. Л.6.

¹⁰ ГАРФ. Ф.9401. Оп.1а. Д.22. Л.67.

¹¹ Там же. Ф.9414. Оп.1а. Д.365. Л.2.

¹² Там же. Оп.1. Д. 19. Л.3.

¹³ Там же. Ф.9401. Оп.1а. Д.56. Л. 197-198.

¹⁴ Там же. Д.63. Л.70-72.

¹⁵ Там же. Л. 145.

¹⁶ Там же. Д.59. Л.85-86.

¹⁷ Там же. Ф. 9414. Оп.1а. Д.365. Л.2, 8.

¹⁸ Там же. Д.372. Л.11; Д.382. Л.9-11; Д.399. Л.4-6.

¹⁹ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.11; Д.382. Л.9-11; Д.399. Л.4-6; Д.415. Л.4-6.

²⁰ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.11; Д.382. Л.9об., Юоб., 11об.; Д.399. Л.4об., 5об., боб.; Д.415. Л.4об., 5об., боб.; Д.433. Л.5об., 7об., 8об.

²¹ Сборник законодательных и нормативных актов о репрессиях и реабилитации жертв политических репрессий. - М., 1993. - С. 158.

²² Там же. С. 159.

²³ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.11; Д.382. Л.9-11об.; Д.399. Л.4-6об.; Д.415. Л.4-6об.; Д.433. Л.6-8об.

²⁴ Там же. Ф.9401. Оп.1а. Д. 128. Л.67.

²⁵Дубровина И.А. Голод и смертность при строительстве железнодорожного моста в Котласе (1942-1943 годы) // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.3. - Котлас, 2008. - С. 110.

²⁶ Там же. С. 109.

²⁷ Там же. С. 110.

²⁸ Там же. С. 109.

²⁹ Число умерших в процентном отношении к среднесписочной численности заключенных.

³⁰ Подсчитано по: ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.382. Л.10-10об.; Д.399. Л.5-5об.

³¹ ГАРФ. Ф.9414. Оп. 1а. Д.382. Л. 10; Д.399. Л.5; Д.415. Л.5.

³² Там же. Ф.9407. Оп.1. Д.229. Л.3.