

Строительство Печорской железной дороги в воспоминаниях очевидцев

Угрюмов О.А.

Нет в наших краях более крупного строительного объекта, чем бывшая Печорская, сейчас Северная железная дорога. И в то же время мы долгое время очень мало знали об истории ее строительства: документы об этой стройке середины прошлого века слишком долго были совершенно недоступны глазу историка, да и сейчас архивы не спешат открывать свои тайны. Оставался один источник пополнения знаний: воспоминания участников и очевидцев. Они были записаны в 90-х годах прошлого века, к сожалению, в настоящее время почти обо всех, кто поделился ими, приходится говорить в прошедшем времени. Но их рассказы, их свидетельства о той поре помогают составить представление о самой гигантской стройке прошлого века в наших краях.

С открытием в Заполярье больших запасов угля в 30-е годы прошлого века встал вопрос о строительстве железнодорожной магистрали. Для соединения угольных районов Воркуты, Печоры, Инты с Котласом в 1938 году был создан Севержелдорлаг. И в том же году на Север пошли этапы заключенных. Житель поселка Урдома В.А. Гардт вспоминал о том, что зимой мимо школы в селе Козьино, где он тогда учился, шли колонны заключенных в 150-200 человек в сторону Коми. Летом их перевозили на баржах.

Тот же В.А. Гардт рассказывал, что первоначально планировалось вести железнодорожную ветку по правой стороне Вычегды, так как на левобережье было много болот. Однако от этой идеи пришлось отступить: местность на правой стороне оказалось холмистой, пришлось бы убирать много грунта. Расчет оказался верным. Такие крупные болота, как, например, Светиковское, прошли, лишь невдалеке от Мадмаса строителям пришлось немало повозиться: построенная за зиму большая песчаная насыпь весной 1940 года утонула в болоте. Пришлось все строить заново.

Очень важные свидетельства оставил участник строительства железной дороги Н.Г. Арбатов. Он служил в войсках НКВД Уральского военного округа, в феврале 1937 года был арестован. Сначала отбывал срок в Челябинской тюрьме, а осенью 1938 года был отправлен этапом в лагерь № 214 на строительство участка дороги у станции Вездино.

«Зима 1938-1939 годов была страшная, – вспоминал он, – и она оказалась роковой для многих. Были китайцы, трудолюбивые, как муравьи, не постоят, не отдохнут. И падали они, не будучи приспособлены к нашим морозам. А осенью 1939 года нас погрузили в вагончики и по построенному нами пути вывезли к Вездино. Но нас было уже значительно меньше. Если половина лагеря осталась в живых – и то хорошо»[\[1\]](#).

В 1939 году этап, в котором находился Арбатов, прибыл баржой по Вычегде в Ленский район, где началось строительство перегона Урдома – Тыва. Своими руками построили бараки лагеря, но уже вскоре весь этап был переброшен на станцию Тыва. А в урдомский лагерный пункт № 55 пятого отделения Севжелдорлага, проще называемый – Нянда, был пригнан этап польских военнопленных, которые оказались в плену после раздела в 1939 году Польши.

Благодаря гражданину Польши Збигневу Недзведзкому, нам удалось получить воспоминания одного из узников этого лагеря Вацлава Флисинского. Так, например, 15 июля 1940 года он рассказывал о жизни в лагере: «... после авантюры, которую мы устроили около половины июня в защиту «слабосильных», ... многих коллег бросили в карцер, а для неподатливых организовали штрафную бригаду. Я также был среди «слабосильных», таких, как я, было около ста человек: инвалиды или просто люди старшего возраста. Когда пошли к врачу, он даже не захотел слушать: «Надо работать», – сказал коротко»[\[2\]](#).

Автор воспоминаний также описывает трагический случай, произошедший на строительстве 26 октября 1940 года, когда на мосту под колесами железнодорожной

платформы погибло 15 поляков, приведены имена погибших. Все они были похоронены в лесу около поселка Нянда.

Были поляки и в других лагерях. Мечислав Буйко еще подростком был осужден и выслан на Север, попал в лагерь Протока на берегу Вычегды. «Особенно запомнилась самая первая зима, – вспоминал, – выдалась она лютой. Добивал людей и голод: кормили скверно, одной баландой из турнепса. Покойницкая была на глазах, по нескольку трупов за ночь вытаскивали их барака»[3].

Судьба оказалась жестокой к этому человеку и после того, как окончился для него срок заключения. Не смог доказать, что он поляк, а значит, и вернуться домой в Польшу. В документах в графе национальность сделали запись – белорус. Так и остался до конца жизни в поселке, где когда-то был узником. Пока позволяли силы, ухаживал за местом захоронений узников Протоки.

Сохранилось немало и других свидетельств того, в каких нечеловеческих условиях жили и работали заключенные-строители Печорской железной дороги. «Поляков в лагере погибало много, – рассказывала жительница поселка Урдома М.А. Казакова, – каждый день по 3-4 человека увозили на могилки»[4]. «Большая зона была, – вспоминала жительница поселка Нянда В.К. Нестерович, – много заключенных было. Едешь по дороге: тут одна бригада, через некоторое расстояние – другая, третья. Кто на тачках песок возит, кто лес. А исхудалые, голодные были, как и не помирали только...»[5].

Замечательное описание жизни в одном из самых страшных лагерей этих мест, который находился на станции Светик, дала в своей книге «Жизнь – сапожок непарный» Т.В. Петкевич[6], которая сама в сороковые годы была узницей этого лагеря. В этой же книге она рассказала и о Колонне, – лазарете для заключенных, он располагался неподалеку от станции Урдома.

Благодаря воспоминаниям Н.Г. Арбатова, мы знаем дату, когда по территории Ленского района прошел первый состав – 7 ноября 1941 года. «В Мадмасе нас всех выстроили вдоль дороги, – рассказывал он. – Поезд был разукрашенный, состоял из небольших двуосных вагонов. В одном из них везли электростанцию, от нее подавался ток к гирляндам лампочек, которыми были украшены паровоз и вагоны. До Котласа этот поезд дошел седьмого или восьмого ноября»[7].

С ходом Великой Отечественной войны потребность в воркутинском угле возрастала, увеличилась и нагрузка на железнодорожную магистраль. Но особенно слабым местом здесь оставались деревянные мосты, поэтому уже в конце 1941 года было принято решение о замене деревянных конструкций металлическими. На реконструкцию мостов Печорской железной дороги был отправлен металл с незавершенного строительства Домом Советов в Москве.

Особенно большие работы были развернуты на железнодорожном мосту через Малую Северную Двину у Котласа. Участвовали в них и жители Ленского района из числа спецпереселенцев немецкой национальности. Один из них и В.А. Гардт, к тому времени он окончил Лимендское речное училище. Несмотря на то, что был из семьи спецпереселенцев, избирался членом горкома комсомола. С началом войны несколько раз подавал заявление с просьбой послать его на фронт, но всякий раз получал отказ. А в начале 1942 года по повестке прибыл в Яренск и увидел, что в военкомате собраны немецкие мужчины и юноши из числа спецпереселенцев со всего Ленского района. Всех их послали в качестве трудармейцев на Мостозавод в Котлас.

В.А. Гардт имел строительную специальность и попал в конструкторское бюро. Сложность реконструкции моста через Двину состояла в том, что нужно было провести ее, не останавливая более чем на сутки движение по мосту. Другая сложность заключалась в том, что требовалось поступающие металлические конструкции переделывать на месте, подгоняя их под нужный размер. Этим и занимались работники конструкторского бюро. Сохранил Гардт один из чертежей, показывающий, как из привезенных металлических конструкций изготавливались части будущего моста. Он рассказывал: «У железнодорожного

моста был только один пролет металлический, под ним пароходы проходили. Остальные – деревянные, их все и заменили на металлические. Весной 1943 года работа была завершена ... сразу после ледохода провели испытания. Для того чтобы проверить прочность моста начальник строительного-монтажного отделения Янушевский остановился на своей катере под мостом. Государственная комиссия дала команду проходить грузному составу с севера с пониженной скоростью, а Янушевский через рупор отдал другую команду: устанавливаю самую максимальную скорость. Мост испытания выдержал»[8].

Но работа по реконструкции моста требовала не только огромного напряжения сил, многие строители гибли от болезней, тяжелого труда, голода. Особенно тяжело приходилось немецким трудармейцам, привезенным сюда из Республики немцев Поволжья. Они не были привычны к таким условиям жизни и труда, многие даже не знали русского языка.

Житель поселка Лыσιμο Э.П. Диль работал на мостозаводе на приемке древесины. Он описывал страшные картины жизни трудармейцев: «Смертность среди немцев была очень высокая. Гробов там не делали, вывозили людей на волокушах, хоронили в братских могилах. Выкопают большую могилу, выложат ряд покойников, на них набросают еловые ветки и снова – ряд покойников...»[9].

После завершения реконструкции моста через Северную Двину многих трудармейцев перебросили на другие объекты. Там условия жизни и труда были не легче. Брат Э.П. Диль умер от истощения в Микуни, брат В.А. Гардта Эммануил умер от дизентерии в Княж-Погосте.

Судьбы строителей Печорской железной дороги, кто сумел выжить в этих условиях, сложились по-разному. Многие так и остались жить здесь. Н.Г. Арбатов после освобождения из лагеря не имел права вернуться домой в Москву. Он еще пять лет имел поражение в правах, и в течение этого срока раз в три месяца был вынужден ходить пешком в райцентр за сто с лишним километров отмечаться в милиции.

Часть лагерных бараков в середине 50-х годов снесли, в Протоке на месте лагеря распахали большое поле. Другая часть, как, например, в поселке Тыва, использовалась для проживания в них сезонников-лесозаготовителей. В настоящее время только на месте Колонны около поселка Урдома установлен памятный крест, места, где находились остальные лагеря или захоронения заключенных, никак не обозначены.

[1] Воспоминания Н.Г. Арбатова, записанные О.А. Угрюмовым 12 февраля 1991 года. Из архива О.А. Угрюмова.

[2] Угрюмов О., День Урдомы // Архангельск. – 2007. – С. 191.

[3] Угрюмов О., Последний узник Протоки // Красное знамя, Сыктывкар. – 1998. – 12 ноября.

[4] Воспоминания М.А. Якимовой, записанные 6 августа 1999 года И.А. Дубровиной. Из архива И.А. Дубровиной.

[5] Нестерович В.К. «Нам сказали: здесь будет город...» // Еренский городок, с. Яренск. – 2000. – С. 138.

[6] Петкевич Т.В. Жизнь – сапожок непарный //С-Петербург. – 1993.

[7] Воспоминания Н.Г. Арбатова, записанные О.А. Угрюмовым 12 февраля 1991 года. Из архива О.А. Угрюмова

[8] Воспоминания В.А. Гардта, записанные О.А. Угрюмовым 17 марта 1994 года. Из архива О.А. Угрюмова.

[9] Воспоминания Э.П. Диль, записанные О.А. Угрюмовым 23 февраля 1997 года. Из архива О.А. Угрюмова.