



Правда об Ангарлаге

СЕРГЕЙ ПЛЮЩЕНКОВ

Строительство железных дорог МВД СССР начало осуществляться с 1932 г. В январе 1940 г. на базе отдела железнодорожного строительства ГУЛАГА НКВД и соответствующего управления на Дальнем Востоке на основании приказа наркома № 0014 от 4 января было организовано Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД СССР¹.

Строительные работы на западном участке БАМа начались в соответствии с решением СНК и ЦК ВКП(б) № 792/194 от 30 июня 1937 г.² В 1942 г. сооружение железнодорожной линии было прекращено и южный лагерь БАМлага ликвидированы³.

В разгар Великой Отечественной войны Государственный комитет обороны принял постановление «О строительстве железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань», предписывающее НКВД СССР сдать ее в эксплуатацию в 1945 г. Столь сжатые сроки сооружения магистрали в труднодоступных горно-таежных районах были обусловлены военно-стратегической необходимости. На дальневосточных рубежах вполне реальным было столкновение с Японией. Несмотря на неимоверные трудности, Управление строительства № 500 справилось с поставленной задачей и в конце 1946 г. новая рельсовая дорога была включена в состав общесоюзной транспортной сети⁴.

На повестку дня встал вопрос о форсировании строительно-монтажных работ на западном участке БАМа, временно законсервированных. 30 августа 1945 г. ГКО принял постановление № 9936 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», обязывающее НКВД СССР приступить с 1946 г. к сооружению БАМа от ст. Тайшет до Советской Гавани через Братск, Усть-Кут, Верхнеангарск, Тынду, Ургал и Комсомольск-на-Амуре протяженностью 5580 км⁵. В четвертом квартале 1945 г. вновь было организовано Управление Тайшетского строительства, входящее в Западное управление строительства БАМа.

Западный лагерь, дислоцировавшийся в Тайшете, впервые был образован в 1938 г. и вел работы на линии Тайшет – Падун в составе 60 колонн. С началом войны строительные работы были прекращены, а заключенных перевели на заготовку леса, так как фронту нужны были железнодорожные шпалы, брусья, бревна для наката блиндажей, березы на изготовление лыж, а также крепежные стойки для шахт⁶. Уложенные рельсы были сняты, их использовали на строительстве обездной железной дороги Стalingрад – Саратов – Владимировка, чтобы обеспечить выход за Волгу.

Для возобновления в 1945 г. строительных работ на западном участке БАМа в распоряжение ГУЛЖДС было направлено 200 тыс. военнопленных японцев, 4000 офицеров из числа репатриантов, возвращающихся на родину бывших военнослужащих Красной Армии, 6000 офицеров инженерно-технической, интендантской и административных служб. Только в Иркутскую область было направлено свыше 50 тысяч военнопленных японцев⁷. В декабре 1945 г. для возведения жилья и административных зданий управленического городка (через 3 года перебазировавшегося на ст. Заярск-1) на автомобилях по Тулунскому тракту в Братск прибыла первая партия военнопленных⁸.

В конце 1947 – начале 1948 г. в Ангарлаг из тюрем

поступило до 15 тыс. человек. Стоимость содержания одного заключенного составляла 15 руб. 21 коп. в день (при плане 14 руб. 7 коп.). Фактические расходы на содержание лагеря достигли 195 млн руб. (при плане 181 млн). В том числе затраты на военнопленных составляли 101,1 млн руб. Охрану «пронумерованных» строителей осуществляли 428-й конвойный полк⁹.

Немаловажным фактором для ускорения работ по строительству железнодорожного полотна являлось достаточное техническое оснащение. Для этих целей было выделено 750 грузовых машин, 100 трехтонных прицепов, 100 тракторов, 50 передвижных автомастерских, 700 походных кухонь, 40 походных баек и 100 передвижных дезокамер; 100 тыс. лопат, 100 тыс. топоров, 10 тыс. киркомотыг, 2000 поперечных пил, 1000 ломов¹⁰.

Управление Ангарского исправительно-трудового лагеря должно было возводить железную дорогу на участке Братск – Усть-Кут. В апреле 1947 г. с Дальнего Востока в Братск прибыло ядро командного состава строительства № 120, в том числе начальник М.В. Филонов и главный инженер Н.А. Мирзоев. Начальником Ангарлага в 1953–1960 гг. был подполковник Г.А. Лефтеев, начальником Управления строительства в 1954–1961 гг. – В.И. Прядко¹¹.

Как и на Дальнем Востоке, колонны – основные структурно-производственные единицы Ангарлага – располагались в глухой малообжитой местности, представлявшей собой раскорчеванные от леса площадки, огороженные частоколом – забором. Никаких бараков, палаток, тем более кухонь, пекарен, амбулаторий, баек и прочих помещений не было. Все это предстояло построить самим заключенным.

Кроме инженерно-технического персонала с Восточного строительства (№ 500) были переправлены техника, инвентарь и необходимое оборудование, что позволило обойтись без неизбежных в любом большом деле организационных издержек и потерь времени.

В феврале 1947 г., когда «Ангарстрой» непосредственно приступил к производственной деятельности, в его ведении находилось 479 автомашин, 34 паровоза, 612 вагонов и платформ, 50 тракторов, 2111 лошадей и волов. К концу года «Ангарстрой» отгрузил различным организациям 14 451 кубометр круглого леса¹². 1 июня 1948 г. бывшее Западное управление разделили на Тайшетский и Ангарский ИТЛ. Рельсы от Тайшета к Братску укладывали «тайшетстроевцы», а от Братска до Усть-Кута и от Братска к Тайшету – «ангарстроевцы». В октябре Тайшетский ИТЛ был ликвидирован, управление временно перебазировалось в Братск, пока в Заярске велось строительство административного городка.

За 1948 г. было построено 30 городков для размещения «контингента». Списочный состав ИТЛ включал 3396 вольнонаемных, 24 424 заключенных, 11 779 военнопленных, всего 39 599 человек, в том числе 7203 женщины¹³, которым также нашлась работа. К примеру, в женской колонии (Б. Мамырь) занимались ремонтом вещевого довольствия, шили рукавицы, телогрейки, бушлаты, крытые шубы из обрезков монгольского сырья, душегрейки. Кроме того, женщины работали на заготовке дров¹⁴.

На 1 января 1949 г. на участке Тайшет – Усть-Кут действовали три строительных, одно мостовое и два лесозаготовительных отделения. При ликвидации

Плющенков
Сергей
Кириллович,
член Союза
журналистов России,
директор историко-
краеведческого музея,
п. Чуна

Фондатх Фондатх АНАЛ-ХОТАПАЛ
Фондатх АНАЛ-ХОТАПАЛ

ЗЕМЛЯ
Иркутская

Строительное отделение	Месторасположение штаба	Протяженность строительного участка трассы, км	Количество колонн	Количество заключенных
Первое	Станция Кута	99	18	9456
Второе	Станция Видим	98	13	5044
Третье	Станция Мостовая	63	13	6457
Четвертое	Станция Лена	28	11	4565
Пятое	Станция Илим	80	17	8173
ЛЗО	Разъезд Волоковой	38	7	3334
ЦРМ	Станция Илим			604
ЦАРМ	Станция Заярск			582

Табл.

Управления Тайшетского ИТЛ в ведение Ангарского ИТЛ были переданы: центральный автомобильный ремонтно-механический завод (Тайшет), топорковский комбинат ширпотреба, центральные ремонтные мастерские (ЦРМ-68), комбинат домостроения (Чуна), ЦРМ (Братск), управление железнодорожной линии Тайшет – Братск со строительно-эксплуатационными районами. Всего Управление Ангарского ИТЛ имело 29 крупных хозяйственных единиц¹⁵.

Таким образом, в «Ангарстрое» сосредоточились значительные производственные ресурсы. Стала ощущаться нехватка рабочей силы. Но непрерывный поток вновь прибывающих заключенных эту проблему с успехом решал. С февраля по май 1949 г. на строительство железной дороги пригнали еще 18 этапов по 1000 человек в каждом, благодаря чему общая численность заключенных Ангарлага возросла до 59 981 человека.

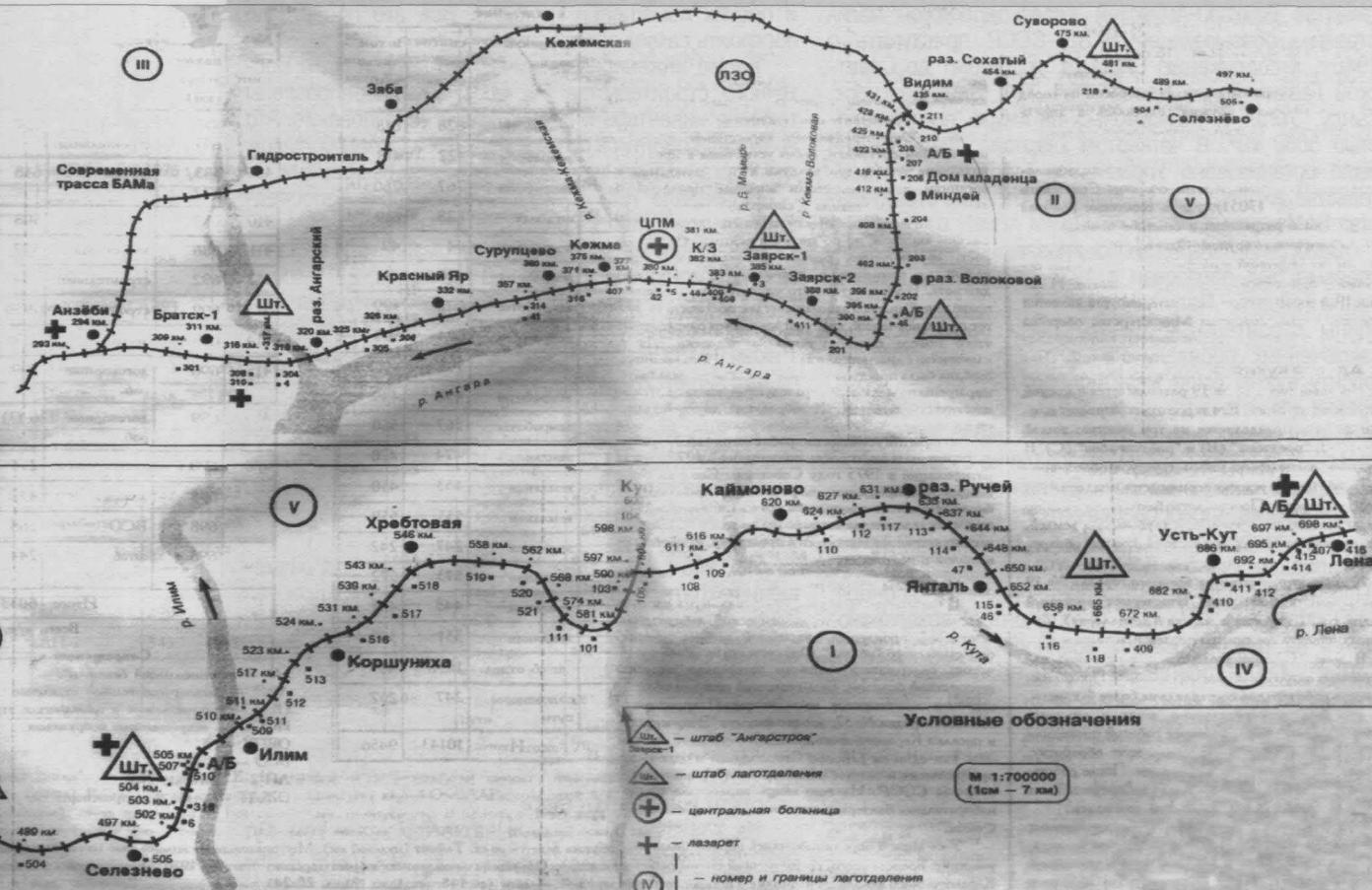
Впечатляет статистика трудовых достижений ангарлаговцев. За год силами заключенных было изготовлено 10 658 тыс. штук кирпича, 50 000 кубометров гравия, 13 000 кубометров щебня, 89 000 кубометров бутового камня, 13 000 кубометров бетона, 149 000 кубометров пиломатериалов, заготовлено 644 000 кубометров древесины¹⁶.

Строительство дороги шло ударными темпами. И для того чтобы не снижались темпы строительства, на всей протяженности все больше увеличивающегося железнодорожного полотна создавались новые подразделения. 1 июля 1949 г. в районе строящейся трассы между 357-м и 396-м км был организован Заярский ЛЗО; в апреле 1949 г. создано второе строительное отделение; в конце декабря 1949 г. – третий район УЖДЛ. Также в 1949 г. в Каймоново и Шестаково были созданы две специализированные лесные колонны (табл.).

В пяти лагерных отделениях находилась 91 колонна¹⁷. С 16 февраля 1950 г. продолжительность рабочего дня заключенного составляла 9 часов со следующим распорядком дня:

- 6.00 – подъем,
- 6.20 – туалет,
- 6.20 – 7.00 – завтрак,
- 7.00 – 7.15 – утренняя поверка,
- 7.15 – 7.30 – развод,
- 8.00 – начало работы,
- 12.30 – 13.30 – обед,
- 18.00 – конец работы,
- ?

Карта-схема железной
дороги БРАТСК–ЛЕНА
АнгарЛАГа



20.00 – 22.30 – санобработка и культработа,
22.30 – 23.00 – вечерняя поверка,
23.00 – отбой.

При сравнительно небольшой продолжительности рабочего дня заключенных дневные нормы выработки были достаточно тяжелыми:

на заготовке леса – 2,7 кубометра,
на ручной трелевке – 1,5 кубометра,
на выноске – 2,5 кубометра,
на разделке дров – 3,5 кубометра¹⁸.

Средний рацион питания заключенных Ангарлага в 1953–1954 гг. состоял из 800 г хлеба, 200 г жира, 120 г крупы или мучных изделий, 30 г или 75 г рыбы либо морского зверя, 27 г сахара. Но питание в таком объеме получали только заключенные, которые выполняли план.

Заключенные, выполнявшие нормы на физических работах или работавшие по специальности на основании приказа № 298 от 13 июля 1950 г. по ИТЛ, стали получать небольшое денежное вознаграждение. После вычетов выдавалось на руки от 40 до 200 руб. ежемесячно (для сравнения: оклад начальника «Ангарстроя» равнялся 3400 руб., шофер – 1100 руб., уборщицы – 410 руб., стрелка ВОХР – 240 руб.¹⁹).

С апреля 1950 г. вновь произошло разделение железной дороги на два участка: Озерлаговский (Тайшет) и Ангарлаговский (Заярск). Бессменным начальником Озерлага до ликвидации ИТЛ в 1964 г. был С.К. Евстигнеев.

Укладка главного пути на участке Братск – Усть-Кут была закончена досрочно 25 ноября 1950 г., с этого времени открылось временное рабочее движение поездов на всем протяжении от Братска до Лены. Расчетная пропускная способность магистрали в первую очередь рассчитывалась на 6 пар поездов в сутки. За это время заключенными было уложено 514 128 шпал²⁰.

С 1 января 1951 г. в составе Ангарского строительства приказом МВД СССР № 0800 организовано Управление железной дороги Тайшет – Лена. В августе 1954 г. в целях сокращения расходов аппарат управления строительства МВД СССР объединили с аппаратом управления железной дороги. Штат объединенного управления насчитывал 821 сотрудника²¹.

В 1958 г. участок трассы БАМ Тайшет – Лена был сдан в эксплуатацию. Приказом по МПС СССР № 3001 от 18 декабря 1958 г. железнодорожная линия протяженностью в 720 км была передана в постоянную эксплуатацию общей сети дорог МПС и включена в состав Восточно-Сибирской железной дороги. До этого времени построенный участок находился в ведении Красноярской железной дороги²².

Ангарлаговцами за 1947–1958 гг. было выполнено 24 млн кубометров земляных работ, уложено 840 км главных и станционных путей. Построено 55 станций и разъездов, 5 паровозных депо, 9 электростанций, 19 пунктов водоснабжения, построено 90 тыс. кв. м. жилья²³.

Даже после окончания строительства трассы Тайшет – Лена часть заключенных продолжила работу. Так, в связи со строительством Братской ГЭС в 1955–1961 гг. заключенными выполнялись работы по выносу полотна железной дороги на участке в 176 км между Моргудоном и Видимом. При этом было перемещено около 8 млн кубометров земли, уложено в искусственные сооружения 249 тыс. кубометров бетона, подсыпано 150 тыс. кубометров балласта²⁴.

Судьба многих ангарлаговцев изменилась после выхода указа Президиума Верховного Совета СССР от 24 марта 1956 г. «О рассмотрении дел на лиц, отбывающих наказание за политические, должностные и хозяйствственные преступления». Были образованы комиссии (80 – по числу крупных лагерей) для проверки в местах лишения свободы каждого лица, обвинен-

ного в совершении преступления политического характера, а также для рассмотрения вопроса о целесообразности содержания в заключении тех лиц, которые хотя и совершили политические или должностные и хозяйствственные преступления, но не представляют государственной и общественной опасности. Работала такая комиссия и в Заярске²⁵.

Указами ПВС были досрочно освобождены германские граждане, осужденные судебными органами СССР за совершенные ими преступления против народов Советского Союза в период войны (28 сентября 1955 г.), и японские граждане, осужденные в Советском Союзе (13 декабря 1956 г.). Всем им разрешалось вернуться на родину²⁶.

Ангарлаг, успешно справившийся с возложенной на него задачей по строительству стальной магистрали к берегам красавицы Лены, в 1964 г. был ликвидирован, а оставшийся его «контингент» этапирован в Дубровлаг (Мордовия).

В 1961 г. в связи с затоплением Братским водохранилищем прибрежного участка железной дороги от Братска до Заярска Управление Ангарлага («Ангарстроя») перебазировалось на узловую станцию Гидростройтель²⁷.

За время своего существования Ангарлаг носил следующие наименования: с февраля 1947 г. по июнь 1948 г. – Управление Ангарского ИТЛ Западного управления Байкало-Амурской железнодорожной магистрали ГУЖДС НКВД СССР; в июне 1948 – марте 1953 г. – Управление Ангарского ИТЛ ГУЖДС НКВД СССР; в апреле 1953 – августе 1954 г. – Управление Ангарского строительства «Ангарстрой» ГУЖДС Дальнего Востока и Сибири МПС СССР; в августе 1954 – июле 1957 г. – Управление Ангарского строительства «Ангарстрой» ГУЖДС Востока и Сибири Минтрансстроя; в июле 1957 – марте 1963 г. – Управление Ангарского строительства ГУЖДС Урала и Сибири Минтрансстроя; в марте 1963 – 1964 г. – Управление Ангарского строительства ГУЖДС Урала и Сибири Государственного производственного комитета по транспортному строительству СССР²⁸.

Примечания

1. Еланцова О. БАМ: страницы трудной истории // Карта (Рязань). – 1995. – № 7–8. – С. 13–22.
2. БГАИО. Ф. 1948. Оп. 1. Д. 52. Л. 1.
3. Архив г. Тайшета. Ф. 31. Оп. 1. Д. 206. Св. 23. Л. 3.
4. Еланцова О. Указ. соч. – С. 13–22.
5. БГАИО. Ф. р-148. Управление Ангарского строительства. Историческая справка.
6. Петров А. Тайшетлаг в Тайшете // Бирюсинская новь. – 1990. – 28 окт.
7. Иностранцы в России: интернирование, плен, ссылка. – Иркутск, 1994. – С. 21–22.
8. Из воспоминаний Андрея Николаевича Демина, бывшего начальника отдела кадров Озерлага. Архив автора.
9. БГАИО. Ф. 148. Оп. 1. Д. 2. Л. 16.
10. Еланцова О.П. БАМ: страницы истории (документы и материалы к спецкурсу «Великие стройки сталинской эпохи»). – Владивосток, 1993. – Ч. 2. – С. 9–10.
11. БГАИО. Ф. р-148. Оп. 1. Д. 41. Л. 78.
12. Там же. Д. 3. Л. 4, 8, 16, 40.
13. Там же. Д. 7. Л. 53, 60.
14. Из воспоминаний Ю.И. Наумова. Братский объединенный государственный музей.
15. БГАИО. Ф. р-148.
16. Там же. Оп. 1. Л. 3, 7, 12–13.
17. Там же. Д. 21. Л. 2, 3, 18, 19.
18. Там же. Д. 18. Л. 23, 29.
19. Там же. Д. 48. Л. 1–15.
20. Там же. Д. 21. Л. 2, 8.
21. Там же. Ф.р-148.
22. Там же. Оп.1. Д. 52. Л. 97.
23. Красное знамя (г. Братск). – 1959. – 8 янв.
24. Там же. – 1961. – 31 окт.
25. Сборник законодательных и нормативных актов о препрессии и реабилитации жертв политических репрессий. – М., 1993. – С. 80–81.
26. Сборник Законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР 1938–1975. – М., 1975. – Т. 3. – С. 414–415.
27. БГАИО. Ф. р-148. Оп. 1. Д. 53. Л. 49.
28. Там же. Д. 21. Л. 21–24.