

18+

Мария Мишечкина

Объект №503

Об истории строительства железной дороги Салехард-Игарка



Мария Мишечкина

**Объект №503. Об истории
строительства железной
дороги Салехард-Игарка**

«Издательские решения»

Мишечкина М.

Объект №503. Об истории строительства железной дороги
Салехард-Игарка / М. Мишечкина — «Издательские решения»,

Железную дорогу Салехард-Игарка строил ГУЛАГ с двух направлений. Восточное, Игарское направление имело название Объект №503. Работы проводились в 1949—1953 гг. Стройка была ликвидирована в год смерти И. Сталина. В книге представлены сведения, которые собрала сама автор в течение 20 лет

Содержание

Предисловие	6
Глава 1. Статьи В. А. Ламина. Знакомство	11
Глава 2. Наследие Л. А. Барановского	16
Глава 3. Встреча с П. С. Хачатуряном	23
Глава 4. Вспоминает А. П. Салангин	28
ГЛАВА 5. Общение с А. С. Добровольским	33
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Объект №503 Об истории строительства железной дороги Салехард-Игарка

Мария Мишечкина

© Мария Мишечкина, 2026

ISBN 978-5-0070-2116-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Эта история волновала всех, кто о ней однажды узнавал. О дороге-призраке, которая так и не была построена. И называли её по-разному: засекреченный Объект ГУЛАГа №503, «Сталинская», «Мёртвая». Она совсем не из тех строек, которые называли ударными объектами социализма. О ней не писали в газетах. О железной дороге Салехард-Игарка-Норильск не рапортовали в тот период, когда возводили (1947—1953 гг.). Только писали отчёты, но сразу ставили гриф «Секретно».

Я изучала эту тему более 20 лет. И только сейчас ясно понимаю, что знаю о ней больше многих других. Потому что знакомилась с разными архивами, встречалась с огромным числом очевидцев, строителей — гражданских и заключённых, бывала в лагерях, на самой трассе, сопровождала теле- и киносъёмочные группы, консультировала исследователей, участвовала в поиске предметов, которые вошли в фонды музея, представляла выставки по этой теме в различных центрах. Наконец, будучи директором Игарского краеведческого комплекса «Музей вечной мерзлоты», была инициатором открытия отдела по истории Объекта №503. Вместе с супругом А. И. Тощевым и художником Е. П. Каунченко мы взялись в 1996—97 гг. безвозмездно создавать экспозицию. Практически все члены коллектива музея поддержали нас в этом и приняли самое активное участие — сначала в ремонте заброшенного помещения, потом — в оформлении экспозиции.

Многие факты нашли отражение в книгах Игарского Музея вечной мерзлоты, но они так и не обрели широкого круга читателей, замкнулись и потерялись в пределах Красноярского края, потому что издавались только в городе Красноярске. Да и не все материалы вошли в сборники. Память о строителях дороги, самом факте гигантской стройки так и не увековечена в Красноярском крае. Если со стороны Салехарда этим занимались постоянно, то в Игарке и Ермаково лишь эпизодически. И в результате напоминает о великой заброшенной дороге лишь православный крест на берегу в Ермаково, заросшая трасса, развалившиеся постройки да проржавевшие паровозы, остальное «деловые» люди вывезли на металлолом. Вот эти моменты и побудили меня написать книгу, где будут собраны главные факты о дороге, обнаруженные мною или моим супругом А. И. Тощевым.

Почему на обложке — паровоз с ободранной обшивкой? В моём представлении это образ нашего отношения к заброшенному объекту как историческому событию, к тем, кто возводил дорогу. Я фотографировала этот паровоз в 2005 г., когда его пытались вывезти из Ермаково. Якобы — для реставрации. Паровозы Ермаково, на мой взгляд, — своего рода памятники-символы, напоминание о трагедии сталинского периода.

Если об Объекте №501 издано множество книг, которые распространяются не только в России, но и по всему миру, то об Игарском направлении (Объекте №503) можно найти только перепечатки, пересказы. Мне кажется это очень несправедливым по отношению к самой истории. И к памяти людей, которые отдали жизни или многие годы пребывания на строительстве дороги. По трассе так и не пошли поезда. Только на некоторых небольших участках передвигались паровозы с платформами, даже вагонами. Но сама дорога была законсервирована сразу после смерти И. Сталина в 1953 г. и вскоре ликвидирована.

Было много спекуляций, они и сейчас продолжаются. О количестве заключённых, работавших на Объекте. О погибших в лагерях. Мы очень много времени тратили на поиски истинных очевидцев, на их убедительные выступления и публикации в прессе, сотрудничали с экспедициями, которые приезжали в город по этой теме, объясняя им важность использования фактических сведений. И должна сказать, не зря. Сейчас наибольшая часть историков чётко пишут о том, что на Стройках №501—503 общее число заключённых не превышало 100 тысяч, а на одном Игарском направлении было не более 30—40 тысяч заключённых. Конечно, разное

писали и говорили о масштабах стройки, технологиях и материалах, которые там использовались. Именно поэтому важно было изучить всё, что возможно. Рассказать правду.

Как я пришла к этой теме? Представьте себе ситуацию. 1992 год. В стране неразбериха во власти, хаос в экономике, но все заговорили о демократии. Мы с мужем, профессиональные журналисты, остались без работы, в Игарке была закрыта студия телевидения, где мы работали более 10 лет. Уехать с Крайнего Севера с двумя детьми было нереально. Я перешла на работу в Игарский краеведческий музей. Приступила сразу к изучению особенностей Музея вечной мерзлоты и параллельно — истории строительства железной дороги Салехард-Игарка-Норильск.

Мне трудно было понять, почему я никогда ничего не слышала об этой стройке. О ней не писали открыто, не говорили. И тут вдруг ворвался ветер перемен, и начался прямо обвал информации. Со всех сторон! Я изучала все источники информации об истории ГУЛАГа, жадно выискивая правдивые сведения о дороге Салехард-Игарка. В 1992 г. ознакомилась со статьёй В. Н. Земскова «Архивы начинают говорить» в журнале «Социс» (№6 и 7, 1991 г.). Автор пытался установить точное количество заключённых ГУЛАГа в разные годы.

В то же время я раздобыла «Справочник по ГУЛАГу» Жака России в 2-х частях (М., Просвет, 1991 г.). Как верно было отмечено в предисловии к этой книге Алена Безансона: «Многие из заключённых сумели выжить лишь благодаря несгибаемой воле и желанию поведать однажды о всей правде страдальческой жизни». Ну а сама книга Жака России стала на некоторое время для меня настольной. Автор собрал материалы по истории ГУЛАГа с 1937 г. по 1958 г. Многое казалось мне в то время чудовищным, непонятным, порой я отказывалась верить во всё написанное Жаком России. Вот сейчас легко можно найти любую информацию, а тогда раскрыть само понятие ГУЛАГа, его структуры, директив, правительственных постановлений на эту тему было невероятно тяжёлой проблемой. В книге много специфических терминов, собранные материалы автор обсуждал до публикации с бывшими заключёнными.

Параллельно сотрудники Игарского музея стали обмениваться информацией с Владимиром Георгиевичем Сиротининым, бывшим сотрудником Красноярской краевой научной библиотеки, ставшим первым председателем Красноярского общества «Мемориал». Активно шёл процесс реабилитации бывших репрессированных, незаконно осуждённых. Появилась инициативная группа, которая стала заниматься сбором сведений об этих людях, обобщением данных. Было создано историко-просветительское общество, началась глубокая архивная и просветительская работа. В. Сиротинин, а позже его соратники — В. Биргер, А. Бабий — делились с нами информацией, помогали искать очевидцев. Их круг разрастался. Мы находили очевидцев в Игарке, но многие к тому времени были далеко за её пределами.

Всё происходило быстро, неожиданно, порой непредсказуемо. Как в детективе. И я подумала, почему бы не построить свою книгу по тому сценарию, который развивался у меня с самого начала этой истории. Так и поступаю. С 1992 г. по 2013 г. длилось моё знакомство с историей строительства дороги. Только в 2013 г. мне в руки попал, например, очень ценный документ 1944 г. «Проект железнодорожной линии Воркута-Енисей Желдорпроекта ГУЛАГа». А это новые свидетельства, неизвестные факты. Обратила внимание на то, что стало главным аргументом в 1944 г. при выборе Салехардского варианта Сибирской железнодорожной магистрали, когда был разработан Проект будущей дороги. Об этом — в отдельной главе. В этой тематике я пребываю до сих пор. Потому что нет-нет да напишет кто-то о дороге, об участниках стройки, узниках ГУЛАГа. И я замечаю, что пользуются многие авторы нашими источниками, данными.

Рассуждать о перспективности строительства дороги не буду. Для меня совершенно очевидным является факт развития транспортных магистралей вглубь Сибири с захватом северных территорий. Очень сильное впечатление произвела на меня карта ГУЛАГа, которую мне показали буквально на пять минут в Ярославском государственном архиве без права фиксации

информации и изображения. Там было нанесено огромное количество значков полезных ископаемых, они сосредоточены именно в месте прохождения заброшенной трассы. Я не думаю, что это была пропагандистская картинка. Ведь речь шла по сути о засекреченном документе. Вы и сейчас его нигде не обнаружите. Но я его точно видела. И выйдя, записала себе в блокнот «планируемое количество заключённых на стройке».

Когда готовила лекцию по просьбе фирмы «Водоходъ» в 2024 г. для туристов «Максима Горького», составила информацию и о том, как сейчас развивают своё направление по строительству железнодорожных участков бывшей трассы со стороны Ямала. В документах по перспективному развитию железнодорожных магистралей России есть строительство новых дорог. Одна из них — трасса на Ямале, проходящая через Русское месторождение (близко к Бованенковскому), называется «Обская — Бованенково — Карская». Это самая северная железная дорога в мире, протяженностью 572 км.

Было забавно наблюдать в 2025 г. за активностью президента США Дональда Трампа, который вдруг объявил о перспективности строительства тоннеля под Беринговым проливом. Не ново! Разговоры об этом возникли сразу после окончания второй мировой войны. Уже с XIX века подобный проект считается технически осуществимым. Но, видимо, политически мир не готов к этому. Ну а Россия пока вряд ли может финансово одолеть строительство магистрали от европейской части до глубинных точек Сибири. В послевоенное время было очевидно, что страна не имеет ресурсов для выполнения этой трудной задачи, но была воля вождя. А в таком проекте, возможно, очень важно совпадение политической воли и экономических возможностей.

Обратила внимание на тот факт, что в отчётах самого ГУЛАГа есть много информации, заслуживающей внимания. Например, в отчёте за 1950 г. говорится: «Участок ж/д пути ст. Ермаково — раз. Барабаниха, уложенный в зимний период при минимальных объёмах работ, в весну 1950 г. потребовал значительных затрат для приведения пути в состояние, обеспечивающее открытие рабочего движения». Об этом говорили многие специалисты — дорога, построенная в условиях вечной мерзлоты, на глазах строителей и проектировщиков разрушалась и требовала ремонта.

В отчёте 1953 г. признаётся, что проектировать и строить дорогу Чум-Салехард-Игарка планировалось по техническим условиям, утверждённым Постановлением Совета Министров СССР от 22 апреля 1947 г. за №1255—331. В частности, в нём говорится о том, что планируется «проектировать и строить как однопутную железную дорогу пионерного типа нормальной колеи по облегчённым техническим условиям». Мне важно было найти подтверждение факта того, что в районе Игарки была построена часть ж/д полотна. В отчёте за 1952 г. отмечалось, что «за этот период пройдено укладкой железнодорожного пути 252 км, в том числе, в районе Таза — 17 км, в районе р. Блудная — ст. Ермаково — 172 км, в районе г. Игарка — 60 км».

И, конечно, хотелось понять, каким был финал строительства. К началу 1953 г. «во время эксплуатации находилось 800 км пути, из которых 630 км на участке Чум-Пур и 169 км на участке Пур-Игарка. Развёрнутая длина главных путей составляет 216,8 км и станционных — 32,7 км. На этом протяжении действует 99 стрелочных переходов. На всём протяжении пути имеется 277 искусственных сооружений, в том числе, 86 временных».

Пояснительная записка к бухгалтерскому отчёту Управления строительства №501 за 1953 г. уже носила название «Ликвидация строительства железнодорожной линии на участке Салехард-Игарка». В конце марта 1953 г. последовало телеграфное указание ГУЖДС о консервации строительства железнодорожной линии на участке Салехард-Игарка. Были немедленно прекращены работы на указанном участке строительства, за исключением объектов, имевших высокий процент готовности, где доделочные работы в течение некоторого времени продолжались. 26 мая 1953 г. последовало решение правительства о ликвидации строительства железнодорожной линии на участке Салехард-Игарка. На этом основании были полностью прекра-

щены строительно-монтажные работы и началась ликвидация хозяйства и ресурсов на базах Салехарда и Ермаково. Срок ликвидации был установлен 1 сентября 1953 г.

Многие факты строительства дороги отражены, на мой взгляд, достоверно в отчётах ГУЛАГа. Есть моменты, которые в этих документах оставили вопросы. Но сам факт упоминания свидетельствует о многом. Например, в одном из отчётов говорится о необходимости строительства «второй колонны усиленного режима». Значит, одна точно была. Но где? В другом отчёте ставилась задача «увеличения жилой площади для заключённого до 1,5 квадратных метров». Сколько же фактически приходилось? Изучение архивов не такое уж скучное занятие.

Для меня были важны все источники информации. И архивные документы в Игарке, и отчёты ГУЛАГа в Ярославском государственном архиве, и свидетельства очевидцев, и описания исследований, и документы, предметы, собранные на бывшей трассе, и фотоснимки, которые были сделаны в разные годы. Мне довелось видеть множество фотографий дороги. Думаю, невероятным проектом может стать выставка работ, которые запечатлели этот объект в разные времена.

Назову лишь некоторые имена авторов. Борис Дмитриевич Чумичёв — научный сотрудник Игарской научно-исследовательской мерзлотной станции (1969 г.), Александр Сергеевич Добровольский — участник экспедиции на «Мёртвую дорогу» в составе группы велотуристов (1989 г.), Владимир Павлович Борейша — коренной игарчанин, даритель музея (80-е гг. XX в.), Владислав Георгиевич Силинский — фотокорреспондент Игарской студии телевидения (80-е гг.), Леонид Тимофеевич Резников — профессиональный фотограф, игарчанин (с 1990-х по 2000-е гг.), Владимир Михайлович Павинский — исследователь дороги Воркута-Енисей (1997 г. и 2000-е гг.), группа чешских исследователей (2009 г.). Все эти коллекции хранятся в Игарском Музее вечной мерзлоты. Я использую в книге свои снимки, моего супруга А. Тощева из личного архива. Поскольку приобрела у Л. Т. Резникова несколько фотографий в рамках, приведу здесь пример одной из них — часть дороги в районе Ермаково.



Фрагмент дороги в районе Ермаково. Фото Л. Резникова. 1995 г.

По основным вопросам истории дороги сведения разных источников сходятся, не противоречат друг другу. Это касается прежде всего количества заключённых. Характеристика климатических условий в районе пролегания трассы также привлекала внимание как специалистов, так и самих строителей, зачастую не подготовленных к работе в условиях вечной мерзлоты.

Глава 1. Статьи В. А. Ламина. Знакомство

Публикации об этой дороге появлялись с 80-х гг. прошлого века. Я читала в Игарском музее вырезки из газет «Наука в Сибири» за 1990 г. со статьями Владимира Александровича Ламина, новосибирского учёного, доктора исторических наук, члена корреспондента Российской Академии наук. Он в то время изучил архивы управления железной дороги и опубликовал три статьи в журнале «Наука в Сибири» №3, 5, 10. Это очень концентрированная, научно подобранная информация, где используются источники не только техархива дороги, но и личные дневники исследователей А. Д. Жигина, Г. Е. Елаго, воспоминания начальника Северной экспедиции П. К. Татаринцева.

Владимир Александрович Ламин — автор нескольких книг по этой теме. И это один из первых исследователей архивов, которые были закрыты в советское время. Конечно, была ещё публикация «Мёртвая дорога» в журнале «Новый мир» за 1964 г. Автор — Александр Побожий — инженер-проектировщик, изыскатель, который работал на дороге. Вольнонаёмный. Год был всего 1964! Но речь шла о заключённых, строивших дорогу Салехард-Игарка. Все пункты верно назывались, а вот фамилии изменены — Антонов вместо Барабанова, Татаринов вместо Татаринцева и т. д. Как у Штильмарка — в романе «Горсть света» (позже расскажу о нём) — вымысел сочетается с реальными фактами.

И Ламин, и Побожий пишут о протяжённости дороги от Салехарда до Норильска — 1700 км. Все проектировщики знали, что магистраль должна соединить европейскую часть с Норильском через Игарку. От Салехарда до Игарки протяжённость 1200 км. Три четверти дороги Салехард-Игарка были построены к моменту смерти Сталина. Но те же проектировщики осуществляли авторский надзор за дорогой, они видели, как размыло многие участки вечной мерзлоты, как просел грунт на полотне. Об этом писал уже в 1964 г. Побожий.

Мои симпатии однозначно на стороне публикаций В. Ламина в газете «Наука в Сибири». Здесь чётко расставлены акценты, с научной дотошностью разложены по полочкам предпосылки, главные этапы строительства и даже его ликвидации. Названы цифры. Приводятся выдержки из дневников исследователей трассы. Сам факт публикации в 1990 г. статей Ламина пусть и в далёкой, оторванной от центра России сибирской точке, я считаю смелым гражданским поступком автора, который изыскал возможности для того, чтобы разыскать нужные архивы, получить к ним доступ и затем уже дать объективную оценку материалов, довести их до читателей.

Замысел транспортного сообщения, по мнению В. Ламина, относится к концу XIX века, когда сооружался Обь-Енисейский канал. Предполагалось «создать колоссальную речную транспортную артерию, от Петербурга до Николаевска-на-Амуре с выходом по Оби, Енисею и Лене, на полярное побережье и по р. Селенге в Монголию». Строительство 150-километрового Обь-Енисейского канала, продолжавшееся 13 лет, обошлось в 10 млн руб. золотом. Но проект остался на обочине, поскольку стали развиваться железнодорожные пути. Второй памятник «более поздней хозяйственной гигантомании, до недавнего времени называвшейся эпохой великих строек коммунизма», по мнению этого автора, — «Мёртвая дорога», 1700-километровая полярная железнодорожная магистраль, которую строил ГУЛАГ.

Ламин детально изучил истоки зарождения идеи этой дороги. Это имеет особый смысл. Читая выкладки автора в 90-е гг., многое я не восприняла серьёзно. А вот спустя 20—30 лет, получив доступ ко многим закрытым источникам, осознала правоту Ламина. Он прав прежде всего в том, что сама идея развития железнодорожного транспорта в Сибири, даже в самых отдалённых уголках, соединение её с европейской сетью, имеет перспективу. Конечно, для этого нужны особые экономические условия. Но ведь рано или поздно такое время наступит, а сама необходимость транспортного развития огромной страны очевидна.

Вот и Ламин писал об этом в своих статьях. Ещё в 60-е гг. XIX в. сибирские деятели М. Сидоров и А. Сибиряков предложили соединить коммуникациями Приобье, районы нижнего течения Енисея с европейской частью страны. Подхватив эту идею, «известный художник Севера А. Борисов и присоединившийся к нему юрист В. Воблый энергично пропагандировали проект Обь-Мурманской железной дороги». Читать эту историю у В. Ламина чрезвычайно интересно — там есть практически детективные эпизоды. Они имели и драматический характер. Но идея Великой Северной Магистральной (ВСМ) жила и продолжала развитие. Конечно, на всём сказывались политические изменения в стране. Но правдами и неправдами Борисов и Воблый добивались разработки проекта ВСМ.

В 1932 г. было принято решение о строительстве восточного участка БАМа. Борисов и Воблый восприняли это как развитие их проекта. С 1937 г. развитие транспортных магистралей перешло в подчинение НКВД СССР. Главной рабочей силой на этой стройке стали заключённые. Война прервала строительство.

Как считает В. Ламин, именно после войны, точнее в 1947 г. произошли резкие изменения в планах руководства страны: «в конце декабря 1947 г. руководство Желдорпроекта МВД СССР получило директивное указание: в двухмесячный срок произвести комплексные полевые испытания в пункте Мыс Каменный в Обской губе с целью изучения возможности строительства в этом районе крупной опорной базы морских коммуникаций в Арктическом бассейне и прокладок к ней железной дороги от одной из конечных станций Печорской магистрали».

Известно, что изыскания показали — Мыс Каменный не подошёл по техническим условиям. Рассматривались различные проектные предложения. Остановились на том, что необходимо задействовать коммуникации на Оби, но конечными сделать точки на Енисейском Севере — Игарку с её глубоководной протокой, а также Норильск, где уже была железная дорога от Дудинки. Таким образом предполагалось создать надёжные транспортные узлы, где были бы задействованы как речной, морской, так и железнодорожный виды коммуникаций.

Совершенно согласна с В. Ламиным в том, что уже тогда предполагалось — такие транспортные связи необходимы в перспективе для разработки и вывоза добываемых природных ископаемых, «основная ставка делалась на вероятное открытие нефти и газа, систематический поиск которых с 1939 г. не прекращался в годы войны и приобрёл значительные масштабы в послевоенный период». Хочу обратить внимание на факты, которые в 90-е гг. мало кому были известны. Автор указывает, например, на то, что в период Великой Отечественной войны фашистские крейсеры, подводные лодки довольно уверенно себя чувствовали в Советской Арктике.

В 1947 г. из допросов немецких генералов, взятых в плен американцами, высшему советскому руководству стали известны некоторые подробности разработки плана «Барбаросса». В частности, бывший начальник военно-экономического управления генерал-майор Г. Томас показал, что «война против СССР могла быть выиграна или, во всяком случае, послевоенная ситуация для Германии не была бы такой тяжёлой, если бы Гитлер не отверг идею десантной операции на полярном побережье в Сибири».

Для меня подобные факты в 90-е гг. были ошеломляющими. Да что и говорить, мы ведь только сейчас начинаем узнавать всю правду о том, как хозяйничали фашисты в Арктике. Нам было известно о боях в районе Диксона, но не все детали. И о том, какое количество метеостанций было захвачено немцами, сколько людей пострадало, какие суда были потоплены, сколько подводных лодок исчезло, мы ничего ведь не знали.

Но мне из публикации В. Ламина, который владел информацией о планах генерал-майора Г. Томаса, известного как инициатора броска на Сибирь, без чего Германия не могла, по его убеждению, победить в войне, было понятно уже в конце прошлого века, что решение о строительстве дороги не могло быть просто «народнохозяйственным актом». Это скорее —

часть плана стратегического развития страны. Прежде всего, по защите её со слабой северной стороны — Арктики, для связи европейской части страны с полярными регионами.

Автору удалось изучить даже дневники участников строительства — начальника Северной экспедиции П. К. Татаринцева, техника Енисейской экспедиции Желдорпроекта Г. Е. Елаго, зам. начальника Северной комплексной экспедиции Желдопроекта МВД СССР А. Д. Жигина. Ламин указывал, что он изучал их в техархиве.

Их воспоминания, хоть и несут оттенок субъективизма, но проливают свет на многие детали. Например, о том, как принималось решение о строительстве дороги. Всё же это было единоличное решение И. В. Сталина. Ламин приводит такие воспоминания П. К. Татаринцева: «Вопрос стоял так: что вы сделали по изысканиям? А не так: нужно или не нужно? Строили дорогу до Игарки по личному указанию Сталина. Он сказал: надо браться за Север. Северный морской путь ничем не обеспечен. С севера Сибирь ничем не прикрыта, а политическая обстановка очень напряжённая».

Пётр Константинович Татаринцев — на мой взгляд, тот самый первопроходец стройки, которому было известно многое. Неслучайно ведь его приглашали на совещания по этому вопросу к Сталину. Татаринцев руководил Северной проектно-изыскательской экспедицией. «Автор проектов и строитель железных дорог», как называет его В. Ламин; его фамилию я встречала позже в материалах городского архива. Здесь она упоминалась часто в связи с тем, что Северная экспедиция должна была оформлять многие документы для своего размещения в черте города. В. Ламин приводит детальную беседу И. Сталина с участниками совещания, в числе которых были Берия, Ворошилов, Жданов, Микоян, Каганович, Маленков Вознесенский, Круглов и Татаринцев. Хорошо зная условия проживания в сибирской глубинке, а Сталин отбывал ссылку в Курейке, вождь живо интересовался жизнью на Севере, чем питаются люди, есть ли там дети, используется ли плавник при отоплении.

Для меня были важными также выводы, к которым пришла комиссия по ликвидации стройки после смерти И. В. Сталина. Известно, что как только умер Сталин, работы на строительстве объекта прекратились. В июне 1953 г. поступила директива о прекращении работ. Ламин писал: «К весне 1953 г. из 1700 км строительства длины магистрали Воркута-Салехард-Игарка-Норильск 850 км находилось в различных стадиях эксплуатации... Для того, чтобы завершить стройку, требовалось добавить к уже вложенным 6-ти миллиардам ещё 700—800 млн рублей... Но и для того, чтобы ликвидировать строительство дороги, а построенные объекты — законсервировать, требовалось 600—700 млн рублей».

В течение августа-сентября 1953 г. царило безмолвие. И лишь «25 октября 1953 г. до сведения председателя ликвидкомиссии было доведено заключение Госкомитета по делам строительства и правительственное распоряжение об утверждении сметы на достройку железнодорожной линии Чум-Лабытнанги и достройку её в постоянную эксплуатацию». А через неделю последовало распоряжение с предписанием сроков, порядка, перечнем ведомств и предприятий, которым предстояло передать на баланс все принадлежащие стройке основные и оборотные средства. «Железнодорожная линия, жилые и производственные здания, другие объекты незавершённого строительства подлежали консервации, обеспечивающей сохранность... Сроки возобновления строительства ни в одном из директивных документов не определялись».

Начался грандиозный «аукцион» в Заполярье, как пишет В. Ламин. Но многие владельцы техники, прибыв на место и увидев удручающее состояние своего оборудования, просто стали отказываться от неё. Неудивительно, что многие паровозы, рельсы так и остались на месте брошенной дороги.



Паровоз, брошенный в Ермаково после консервации Объекта №503. Фото автора. 1997 г.

Строительные материалы (гравий, песок, камень, кирпич, на общую сумму 13 млн рублей) также остались в местах складирования. Драматично складывалась ситуация с оленьим и конным поголовьем, животные оказались массово заражёнными, поэтому ветеринары не дали согласия на возврат их хозяевам (в основном, это был Забайкальский военный округ). И как

верно отмечает Ламин, «малоценный инвентарь, инструменты, вещевое имущество, мебель и хозяйственно-бытовые принадлежности лагерных городков... подлежали списанию и уничтожению на месте». С описанием того, как это происходило, я столкнулась позже при встречах с теми, кто жил в Ермаково. Они наблюдали уничтожение качественной зимней одежды, обуви, предметов быта, в которых нуждалось население, оборудования, инвентаря.

В посёлке Ермаково были брошены не только производственная база с депо, паровозами, две электростанции, семь котельных, но и объекты социальной сферы. Об этом расскажу дополнительно, многие очевидцы описали детали всего этого. Лагерная администрация старалась как можно скорее вывезти заключённых поближе к берегам Енисея и Оби до закрытия навигации. Но окончательно всех строителей вывезти удалось только летом 1955 г.

Уже в то время в публикации В. Ламина были сделаны главные выводы. Причём, впервые. Именно эти данные мы использовали в экспозиции музея как фактическую основу. Дальнейшая моя работа в архивах подтвердила правильность заключений Ламина. Его главный вывод: «Совокупная стоимость бросовых затрат несостоявшейся циклопической стройки у Полярного круга определяется суммой, превышающей 42 млрд рублей». Непосредственно «на сооружение железнодорожного полотна вложено 6—7 млрд руб., ещё 35—37 млрд руб. было потрачено на обустройство лагерных городков и содержание 120 тысяч обитателей, денежное и другие виды довольствия для тысяч конвоиров, различного типа воспитателей, прокорм сторожевых собак, создание производственных структур, строительной базы, социальной инфраструктуры для 6 тысяч вольнонаёмных специалистов и их семей, производство проектно-изыскательских работ».

Вывод автора в последнем абзаце, на мой взгляд, имеет сильную эмоциональную окраску в духе начала 90-х гг. XX века: «Фигурально, но, впрочем, не очень греша против истины, можно сказать, что воображаемая дуга Полярного круга на участке от Салехарда до Игарки не только устлана костями тысяч безвестных лагерников и лагерниц, но и щедро позолочена за счёт народа, никогда не жившего богато, но конечно, законопослушного, безмерно терпеливого, жертвенно преданного светлым идеалам и их идолам, традиционно обожествляющих власть предрешающих и во всём уповающих на их непогрешимую мудрость».

В общем и целом, казалось бы, верный посыл. Но я люблю, например, факты. Да, заключённых не всегда даже хоронили. Зачастую бросали. Но смертность не была на этой стройке высокой. Очевидцы говорят, что руководство стройки было заинтересовано в том, чтобы строители были работоспособны, доходят туда не брали. Ну и данных о смертности так никто не обнародовал. В отчётах по лагерям, разумеется, есть «свои» цифры, но доверия им нет. Со слов очевидцев, массовых смертей в лагерях не было. Ну а хоронили их редко, чаще просто бросали, особенно зимой.

Мне показалось, автор несколько поменял свой серьёзный настрой на перспективность подобной железнодорожной магистрали на некий скептицизм. Во всяком случае начинал он рассказывать о гигантском проекте, волновавшем умы многих прогрессивных деятелей, а завершил сравнением с «воображаемой дугой Полярного круга на участке от Салехарда до Игарки».

Впрочем, в преамбуле к статье редакцией указано, что на первый взгляд в этих статьях в авторе докторе исторических наук Института истории, филологии и философии СО АН В. Ламин — литератор превалирует над учёным. «Тем не менее все литературные приёмы выстроены на сугубо научной почве», — утверждает газета. Соглашусь с этим.

Глава 2. Наследие Л. А. Барановского

Параллельно с изучением статей В. Ламина я начала знакомство с публикациями Леопольда Антоновича Барановского, местного старожила из числа бывших спецпереселенцев-латышей, ставшего летописцем города Игарки, его Почётным гражданином. Это был опытный хозяйственный деятель, работавший руководителем строительной организации, позже — городской службы быта. К истории региона у Леопольда Антоновича было особое отношение. Он не только собирал сведения о разных исторических событиях, известных людях, но и сам инициировал открытие многих памятников и памятных мест в Игарке.

Барановский был уважаемым краеведом и экскурсоводом. Ходил часто в берете, имел колоритную бороду. Статный, седовласый мужчина, обладавший не просто эрудицией, знанием места, где жил, но и чувством глубокого уважения к Игарке. Это был воспитанный и благородный человек. Вежливость, интеллигентность и добропорядочность — главные черты Барановского. Да, рассказывал, как попал в Игарку, что пришлось пережить. Но никогда ни о ком не говорил плохо. Многим было непонятно, почему репрессированный латыш не костерит налево-направо власть, Сталина. А Леопольд Антонович не имел потребности в этом. Он отказался уезжать в Латвию. И никогда не говорил об этом.

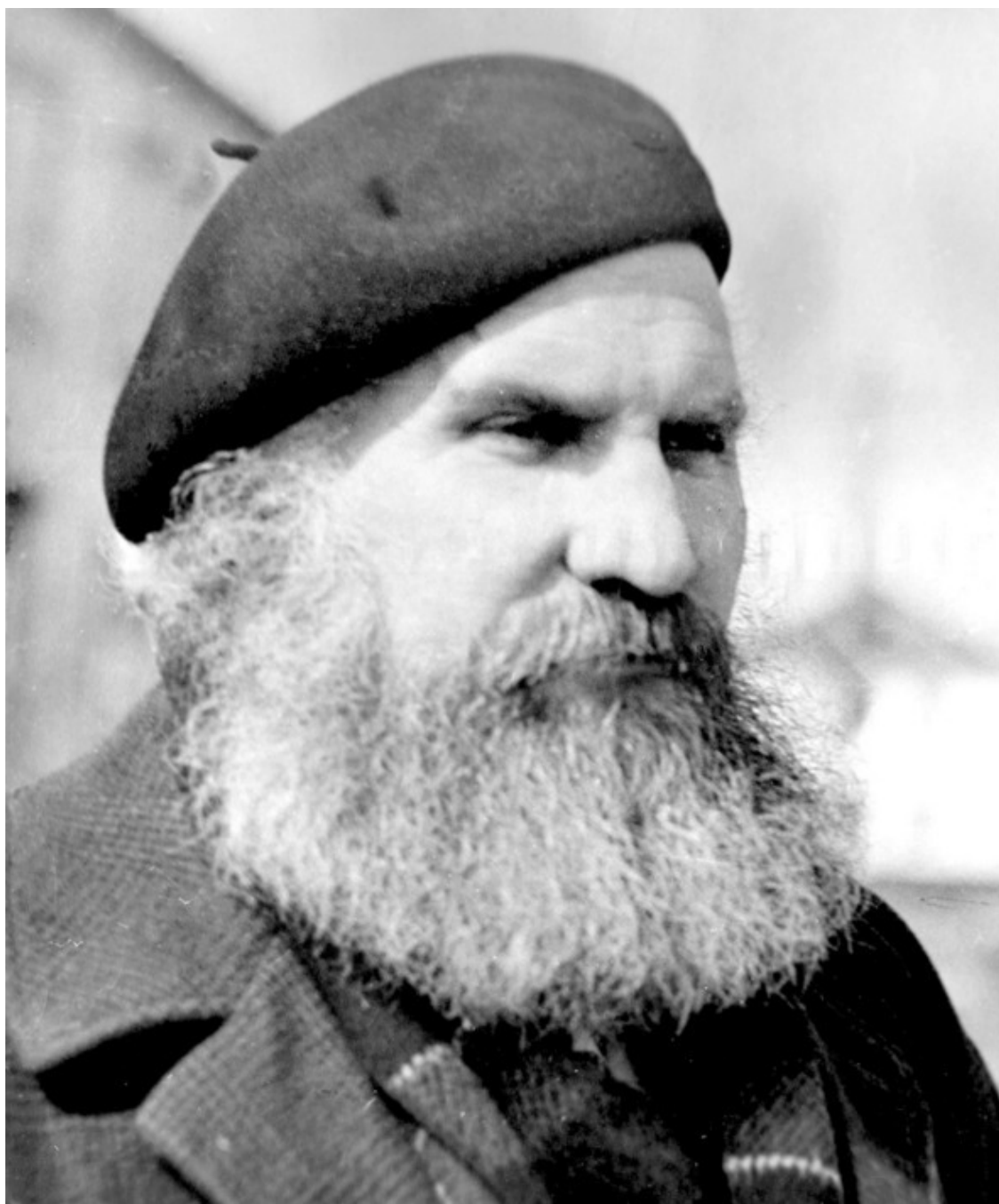


Фото Л. А. Барановского из личного архива

Барановский часто сопровождал группы экскурсантов, просто гостей города на вертолётных экскурсиях в пос. Ермаково, в лагеря. Рассказывал о том, что знал. А знал он довольно многое, потому что видел и лагзону в черте города, и паровозики Ов («овечками» их называли), и рельсы до речки Чёрной, куда эти паровозы таскали платформы, а обратно везли гравий для отсыпки площадки под будущий ж/д вокзал, и здание педагогического училища народов Севера, где когда-то он работал, а с 1949 г. в нём разместилось управление Объекта №503. Будучи совсем молодым, попал в отряд, выполнявший работы для новых прибывших структур. И позже описал это подробно. Ему было известно также, что до посёлка Ермаково от Игарки расположены так называемые колонны. Не лагерные пункты, а колонны! Позже в архивах я увидела документы, которые подтверждают именно это название. Леопольд Антонович рассказывал мне также в 90-е гг., когда мы формировали экспозиции музея и продумывали, какой

будет выставка по истории Объекта 503, о том, что уже в 1947 г. в Игарке была прямая связь с Москвой! И об этом в городе знали многие, хотя пользовались этим, конечно, не все.



Технорук Горпромкомбината Л. Барановский справа. 1950 г. Из личного архива

В местной газете «Коммунист Заполярья» уже в 80-е годы прошлого века Леопольд Антонович писал о том, как выглядит Ермаково, описывал постройки, которые там сохранились. Насколько было возможно, обходя все запреты, он пытался публиковать информацию, которой располагал по истории строительства железной дороги. Он познакомился со многими участниками строительства, имел большую переписку с исследователями.

В двух номерах, 26 и 28 июля 1988 г., городская газета опубликовала материал «Мёртвая дорога и Игарка». Впервые Леопольд Антонович Барановский рассказал открыто о строительстве железной дороги Салехард-Игарка, объекта ГУЛАГа. Конечно, упоминания об этой трассе и раньше были в местной печати. Но писать о труде заключённых, размещении лагерей было запрещено. Автор напомнил, что к теме строительства этого объекта дважды обращался известный в своё время киножурнал «Фитиль», его редактор Сергей Михалков и назвал эту дорогу «Мёртвой». В 1987 г. написала об этой стройке и газета «Гудок». Леопольд Антонович решил тоже изложить известные ему факты. Но не как беспристрастный корреспондент, а как очевидец многих событий. Ведь он хорошо помнил появление в 1947 г. первой организации «Желдорпроект», которая начала изыскания по заданию ГУЛАГа, видел в черте города лагерь, обнесённый по периметру колючей проволокой, ходил вдоль железнодорожных путей на речку Чёрную, где добывали гравий. Барановский рассказывал достоверно о том, что управление ГУЛАГа размещалось в здании педучилища, которое пустовало из-за отсутствия дров для отопления печей. Он обратил внимание даже на то, как складывались отношения местной городской власти и управления Стройки 503 ГУЛАГа. И я согласна с его выводами о том, что руководство города Игарки отстаивало свои интересы и добивалось всегда положительных результатов в споре по самовольному использованию земельных участков, зданий. Ну и конечно, местная власть использовала присутствие сильной организации управления лагерей в развитии города.

В современный период труднодоступность бывших мест заключения остро ощущается. Раньше было много рейсов вертолётов, так как работали геологоразведочные экспедиции,

рыбозавод даже вывозил рыбу с отдалённых точек. Группы документалистов, журналистов добирались до мест расположения лагерей на вертолётах по согласованию с заказчиком рейса. По-другому было невозможно. Большая часть рейсов в район Ермаково и прилегающую территорию с объектами ГУЛАГа, которые возводила Стройка №503, выполнялась Игарской геофизической экспедицией. Её руководитель Юрий Георгиевич Зайцев всегда шёл навстречу гостям города. И даже помогал в развитии малого предприятия (МП) «Игарка», которое создавало туристический бизнес с целью посещения подобных мест. Для сопровождения групп в лагеря и пос. Ермаково приглашали Леопольда Антоновича.



В посёлке Ермаково. Слева — Л. А. Барановский, справа — Ю. Г. Зайцев. 1992 г. Из личного архива

Л. А. Барановский редко бывал в зонах в период строительства железной дороги (1948—1953 гг.) — только в исключительных случаях, по производственной необходимости, сам ведь находился как спецпереселенец под контролем комендатуры. Но он знал, что такой объект возводится, был очевидцем многих связанных с этим событий, происходивших в городе. Неудивительно, что именно его просили в 1989—1992 гг. сопровождать группы, вылетавшие в район бывшей трассы и лагерей.

В августе 1989 г. Леопольд Антонович вновь стал участником поездки в Ермаково. Об этом мы узнаём из газетного материала В. Монаховой «Солнечный день в Ермаково» (19 и 22 августа 1989 г.). Участники съёмочной группы творческого объединения «Нерв» Центральной студии документальных фильмов заказали вертолёт для проведения съёмок на бывшей трассе железной дороги. В качестве консультанта был приглашён Барановский. Он показал один из самых крупных лагерей в районе Ермаково, где сохранились входные ворота, доска почёта, жилые бараки, вышки, БУР (барак усиленного режима), колючая проволока вокруг зоны. В те времена можно было увидеть многие предметы быта, которые были брошены после ликвидации объекта в 1953 г. Недалеко от зоны сохранились и паровозы, некоторые пытались вывезти, другие остались главными немymi свидетелями того времени.

Обращает на себя внимание описание автором посещения БУРа: «Первое, что здесь видишь — «параша», деревянный ушат, вычищенный и облагороженный временем. Параша была единственным предметом, стоящим в карцере, если не считать подвешенных к стенам коек. Как и полагается, в карцере темно: крошечные зарешечённые окна света не пропускают, в металлических дверях — «глазки» для надзирателей. Электричество только в коридоре, тоже для надзирателей. И две печи — для них же. В камеру выходит только один узкий печной бок. А если на улице минус пятьдесят?

— Те, кто попадал сюда суток на двадцать, — говорит Л. А. Барановский, — были обречены. Холод при невозможности двигаться, кусок хлеба и кружка воды на день...

Что ж, для обречённых место тоже находилось — кладбище в Ермаково, от которого теперь не осталось даже табличек с номерами». Последнее замечание автора В. А. Монаховой мне кажется очень важным. Принято считать, что кладбищ, где хоронили заключённых, не было. Но мне довелось столкнуться с разными фактами по этому поводу. Однозначного ответа нет и не может быть.

В записной книжке Леопольда Антоновича Барановского нашли отражение и факты вандализма по отношению к местам заключения на Объекте №503. Барановский пишет: «7—12 ноября 1992 года совершено самовольное разграбление одной из зон (№5) в пос. Ермаково, отнесённой к охранной зоне памятников ГУЛАГа. Возглавлял эту акцию Эрнест Георгиевич Иванов — редактор одного из московских издательств. Об их присутствии на месте свидетельствовали найденные багажные квитанции с рейса Москва-Игарка (указаны номера). Ими причинён ущерб: спилен один из трёх кедров напротив карцера, выпилены двери в карцере, спилены ворота, представляющие определённую ценность как ручная работа зеков, выломаны несколько нар». Подобные факты вандализма бывали нередкими. Но вот отношение к ним бывало разным — от осуждения, циничных насмешек до безразличных высказываний.

Работая в тесном контакте с Л. А. Барановским, я понимала, что непременно нужно не только получить от этого свидетеля многих событий предметы, прежде всего, фотографии (и он передал Игарскому краеведческому музею снимки, которые были сделаны на трассе строящейся дороги в разные годы), но и воспоминания. Так родились рукописи Барановского по этой теме, главные из них — «Было это летом 1944 г.», «Мёртвая дорога».

В первом рассказе Леопольд Антонович повествует об истории своего земляка Алексея Курсиша. Он был в числе заключённых Норильлага, который вёл работы в районе речки Чёрной. Руководство Норильского отделения ГУЛАГа дало «добро» на отбор заключённых для экспедиции Желдорпроекта для проведения работ по вырубке просеки от Игарки до Ермаково. Руководство экспедиции договорилось о выделении каюров и оленей в аренду. Затем приступили к отбору рабочих — нужны были крепкие с небольшими сроками. Всем, кого привлекали к работам, обещали досрочное освобождение. Усиленное питание, обеспечение спецодеждой, оплата в тройном размере. Заключённые, попавшие в лагерь, почувствовали себя практически вольнонаёмными.

Сложные условия работы (а это гнус, мошка), тяжёлый физический труд описан в рассказе детально. Отряд работал целое лето и к октябрьским праздникам подошёл к Енисею в том месте, откуда можно было увидеть станок Ермаково. Начальство не любило говорить, но вскоре сообщили, что здесь будет строиться железная дорога и необходима она в первую очередь для того, чтобы обеспечить Норильску вывоз ценных и необходимых стране металлов. Геодезист пояснил также: «А здесь будут строить мост, уж больно широк Енисей. А потом появится железнодорожная паромная переправа».

Как и обещало руководство ГУЛАГа, отмечал Барановский, «в 1947 г. действительно была построена телефонная линия Москва-Игарка. И мы, игарчане, могли слышать далёкие голоса из разных городов страны с такой слышимостью, что трудно было в это поверить...

Прослужила эта линия более тридцати лет. А в 1948 году прибыли и первые строители железной дороги: начальство 503-й стройки ГУЛАГа и десятки тысяч заключённых».

В другом материале «Мёртвая дорога» Л. А. Барановский упоминает, что «слух о том, что через Игарку будет строиться железная дорога, возник ещё в последние годы войны». Ну а далее он сообщает: «Подтвердился он, когда экспедиция „Желдорпроекта“ изучала и намечала будущую трассу. А само строительство началось в 1948 г. Подрядчиком по осуществлению проекта стало Министерство внутренних дел в лице Главного управления лагерей, которое располагало в то время колоссальными человеческими ресурсами».

Мало кто знает об истории строительства городской электростанции в Игарке. Барановский рассказал и об этом: «В то время город был на голодном пайке по потреблению электроэнергии. Маломощная электростанция ЛПК, обеспечивая своё производство, выделяла городу лишь незначительные излишки энергии. Поэтому в 1948 г. управление стройки в очень короткий срок возвело там, где сейчас первый микрорайон, электростанцию мощностью 3000 квт, что по тем временам полностью решило проблему снабжения города. На этой станции были установлены две уже не новые американские турбины, полученные по лендлизу. Возглавил работы по строительству электростанции и долгие годы руководил её эксплуатацией видный советский инженер Василий Алексеевич Гусев, находившийся в Игарке в ссылке после отбывания срока в 10 лет по одному из ленинградских процессов над «врагами народа», прошедших в 30-е гг. В 1954 г. Василий Алексеевич получил полную реабилитацию, но ещё много лет работал на электростанции». Значительно позже я познакомилась с книгой С. К. Бондаревского «Так было...», который описывал в том числе момент работы на электростанции в Игарке.

Барановский был также свидетелем строительства новых домов в Игарке: «В течение двух лет был возведён так называемый посёлок постоянного гражданского строительства (ПГС) в районе магазина „Арктика“, захватывающий чётную сторону улицы Лаврова. Здесь было возведено до пяти тысяч квадратных метров жилой площади. В этом же районе появилась новая столовая, впоследствии переоборудованная под клуб „Строитель“. На бывшем конном дворе стройконторы по ул. Горького было организовано подсобное хозяйство стройки, в нём содержалось большое поголовье коров и свиней. Интенсивно строились и личные хоромы полковника В. А. Барабанова. Сейчас в этом предназначавшемся некогда для него доме размещается детский сад „Буратино“. Новоселье, однако, не состоялось в связи с переездом управления стройки в посёлок Ермаково».

Именно тогда я впервые узнала, что местные жители становились зрителями необычных постановок, в которых участвовали известные в прошлом на всю страну артисты, музыканты. Барановский пишет: «На несколько спектаклей в месяц арендовалась сцена драматического театра по ул. Смидовича. Здесь силами заключённых ставились спектакли, даже оперные. Кроме билета на просмотр спектакля требовалось разрешение, и многим игарчанам удавалось раздобыть его.

Однажды и я побывал на такой постановке — шла опера «Хованщина». Но больше не пошёл ни разу. Не потому, что спектакль был плохой или на него сложно было попасть, нет. Просто очень тяжело было смотреть, как герой со сцены говорит и поёт душой подневольного-заключённого и заметно старается как можно лучше разглядеть зрителей — вдруг попадётся знакомое лицо...»

Меня очень удивило то, что Барановский в 80-90-е гг. писал о том, что в будущем подтвердили данные разных архивов, участники строительства. Он был в курсе всех основных событий, имел дружбу, доверительные отношения со многими хозяйственниками, поэтому картину составлял для себя полную. Он рассказал позже в этой же статье, что ведутся «работы по отсыпке железнодорожного полотна. В районе речка Чёрная был открыт небольшой карьер по добыче гравийно-песчаной смеси, началась отсыпка пути в сторону города. Предварительно на этом участке были организованы две отдельные лагерные точки: колонны №1 и 7, где были

размещены несколько тысяч заключённых. Все работы — вырубка просеки, заготовка вручную гравия, устройство деревянных и железобетонных проездов через ручейки и овраги — выполнялись ими под охраной конвоиров».

Наиболее редкий эпизод связан с тем, как функционировал небольшой отрезок дороги в районе Игарки: «В 1950 г. на отрезке от речки Чёрной до города были уложены рельсы и открыто узкоколейное движение. Небольшие локомотивы (мы их называли „примусами“) постоянно возили платформы, гружёные гравием. Отсыпка полотна продолжалась уже в пределах города. Она была доведена до места, где предполагалось строительство станции — депо Игарская. Продвижение узкоколейки в сторону реки Сухариха было задержано в связи с тем, что отсутствовал мост через Чёрную речку».

Барановский проявил себя истинным летописцем в этой истории. Благодаря ему я узнала о том, что в городе проживает участник строительства Объекта №501 и 503 Павел Сергеевич Хачатурян.

Глава 3. Встреча с П. С. Хачатуряном

Мы встретились с Павлом Сергеевичем Хачатуряном в 1993 г. Он был реабилитирован, мог уже свободно рассказывать о себе, но постоянно чувствовалась осторожность, ведь даже заслуженные боевые награды ему вернули очень поздно. Показывать документы, фотографии, откровенничать до конца Павел Сергеевич не решился. Но основное всё же удалось узнать.

Его судьба в период Великой Отечественной войны сложилась очень драматично. Рождённый в 1913 г., в 1937 г. был призван в армию, служил в Ереване, потом Минске, затем был Халгин Гол. Учился в Сталинградском военном училище в 1940—1941 гг., окончил его лейтенантом. В период Великой Отечественной войны под Ленинградом, где шли ожесточённые бои, был контужен, попал в плен. Лагерная жизнь стала испытанием, заболел здесь тифом, но выжил благодаря врачам из числа заключённых. Решился на побег в составе небольшой группы. Продвигались через Польшу, потом была Женева. Узнали об отряде Сопротивления во Франции, так появились во французских лесах под Лионом. До конца войны воевали в отряде Сопротивления. Был награждён английскими, американскими, французскими орденами и медалями. По его словам, во Франции он имел звание майора. Как несправедлива жизнь, в ней зачастую нет точности и скрупулёзности по каждой локальной истории. Почему французы не сохранили все сведения о партизанах того времени, не передали их нам? Досадно, что фамилию Хачатуряна сейчас невозможно найти не только в истории французского Сопротивления (подозреваю, что её нет), но и даже на сайтах Министерства обороны РФ. Хотя все награды, полученные в СССР, Павлу Сергеевичу позже были возвращены, он с гордостью носил их в Игарке.

Его называли «французский маки». Неслучайно. Оказывается, французские партизанские отряды, которые сражались против нацистских оккупантов во время Второй мировой войны, скрывались в труднодоступных местностях, где рос маквис — кустарник, колючий, непроходимый. Русские называли его «маки».

После окончания Второй мировой войны бывшие партизаны отправились на Родину. Павел Сергеевич рассказал мне: «Плыли пять суток от Марселя до Одессы. Нас встретили с цветами и музыкой. Но только мы прошли две улицы, нас ударили автоматом на спине с возгласом: «Изменники Родины!» Допросы каждую ночь. Все награды изъяли. В 1946 г. осудили как изменника и сослали на Север.

Сначала лесоповал, но потом попал на Стройку 501 в пос. Абезь. Не имея строительного образования, Павел Сергеевич заявил, что он работал когда-то мостовиком. Такое часто происходило в лагерях. Заключённые, выживая, пытались зацепиться за любую возможность. Тогда в 1993 г., беседуя с Павлом Сергеевичем, я удивлялась, как так можно? Молодая, не понимавшая многого, я записывала фразы и не всё осознавала до конца. Сейчас-то, изучив опыт многих других заключённых, А. А. Сновского, Д. В. Зеленкова, уверена, что рисковать было необходимо. Это давало надежду на выживание. Хачатурян никогда не получал строительного образования, но он стал строителем! Это невероятно!

Хачатуряну удалось устроиться бухгалтером, потом обычным строителем в 59-ю колонну, заключённые которой вели основные работы. Занимался насыпью трассы: «Там, где было болото, специальные бригады укладывали пучки, завязанные проволокой. Пучки укладывались вдоль и поперёк, потом их засыпали глинистой землёй, затем — гравием. Утрамбовывали тракторами. Когда покрытие становилось твёрдым, делали полотно. Работали, в основном, вручную (носилками носили землю, гравий), но были и машины, тракторы». Странно было слышать этот рассказ бывшего строителя железной дороги. Слишком простой способ устройства насыпи в условиях вечной мерзлоты. Но думаю, вполне допускали и такое. У всех был «план», а не выполнить его в те годы было нельзя. Кстати, факты о проседании многих построенных участков дороги уже в 1952—53 гг. были известны специалистам, они понимали,

что трассу нужно восстанавливать во многих местах. Мне кажется, это обстоятельство учитывалось и при принятии решения о том, стоит ли достраивать дорогу.

Для Павла Сергеевича это был неоценимый опыт строительства на мерзлоте. Хачатурян рассказывал о том, что он был свидетелем того, что от Лабытнанги до Чума ходили поезда. Сначала это были «овечки», их же называли «кукушки» — небольшие паровозы серии Ов, а в конце 1948 г., по его словам, уже ходили большие паровозы. Новый 1949 г., как рассказывал Павел Сергеевич, ознаменовался тем, что «пошёл по этому отрезку пассажирский состав с тремя вагонами, а паровоз во главе состава называли тогда красным». Руководил Северным управлением ГУЛЖДС и строительством 501 полковник В. А. Барабанов. Павел Сергеевич не рассказывал, как оказался в поле зрения Барабанова, почему тот обратил внимание на заключённого-строителя. Но стало понятно, что начальник стройки оценил проворность и трудолюбие Хачатуряна.

Павел Сергеевич приводил такой пример, вызвавший в дальнейшем вопросы у некоторых заключённых, читавших музейные книги: «Для тех, кто работал на мосту, на болоте (а это были самые трудные участки) выдавали „барабановский“ паёк: хлеб, колбасу, сыр. В цистерне завозился спирт — каждому давали по 50 грамм. Прибывал также вагон с махоркой, его называли „барабановским“ вагоном (махорку давали заключённым, работавшим на тяжёлых работах)».

Я помню, например, реакцию бывшего заключённого Стройки 503 А. А. Сновского на эти слова Хачатуряна. Он никогда не сталкивался с подобными фактами. И отнёсся к ним скептически. Но согласитесь, говорить о том, что такого не бывало на Стройке 501, где работал Хачатурян, категорично нельзя. У каждого «начальника», даже в военных ведомствах, в определённых ситуациях был свой метод управления, свои наклонности.

О В. А. Барабанове, который возглавлял Стройку 501, потом и 503, рассказывали разное. В том числе, были и положительные отзывы, диву давались даже заключённые. Видимо, и впрямь, всякое бывало...

По словам, Хачатуряна, который порой общался с Барабановым напрямую, это был человек деловой. Свободно ходил среди заключённых (известно, что сам когда-то хлебнул неволи). Хачатурян рассказал: «Каждый четверг по трассе ездил начальник стройки Василий Арсентьевич Барабанов. У него была танкетка, на ней — рама, чтобы подниматься. Охрана — 2 человека». Павел Сергеевич не объяснил, по какой причине Барабанов называл его «армянский бог», но основания, возможно, были. Во всяком случае на совещание по обсуждению проекта моста через Обь он пригласил и Хачатуряна. Павел Сергеевич рассказал мне при той беседе с ним: «Московские и ленинградские проектировщики предложили проект, по которому мост через Обь нужно было строить лет пять. По другому варианту должны были использовать паром. Это летом. А зимой? Как перевозить стройматериалы, оборудование? Собрали совещание. Заходят ко мне в барак два чекиста, посадили в танкетку и повезли в Абезь (а я жил в 17 км от неё). Барабанов спросил на этом совещании и меня: «Что делать?» Я ответил: «Зимой — ледяную переправу делать и пускать одноколейку по временной схеме. Он спросил: «А сам поедешь по такой переправе?» Я сказал, что поеду». Так Хачатурян стал строителем той самой переправы. Но, по его словам, он поставил условие — чтобы освободили тех заключённых, которые поведут первый паровоз. Условие Барабанов принял. «Стали строить, рассказывал Хачатурян. — Качали воду помпами, мороз «поднял» ледяную эстакаду на 1,5 метра высотой, ширина переправы — 7 метров. Строили мы в течение января, февраля 1949 г., а в марте закончили и пустили первый состав. Я ехал на самом паровозе. Присутствовали Барабанов, Чхеидзе. До мая составы ходили через Обь, перевозили строительные материалы, нужное оборудование». Рельсы при этом укладывались по временным, облегчённым нормам, такую дорогу эксплуатировать было сложно. В отчётах ГУЛАГа я видела документы по этой ледовой переправе.

Кстати, ледовая переправа на Севере теперь не такое уж редкое явление. В Игарке, например, прямо на замёрзшей протоке, между островом и берегом, где находится город, наращивается уже многие десятилетия ледовая переправа, и по ней ходят грузовые машины, автобусы с пассажирами.

Вот и на Оби стало возможным соорудить временную ледовую переправу. Как рассказал Хачатурян, Барабанов сдержал слово, освободил при этом досрочно не только экипаж из числа заключённых.

Ну а в 1949 г. В. А. Барабанова перевели в Игарку. Он приказал и Хачатуряна туда отправить. Павел Сергеевич вспоминал: «4 августа 1949 г. я уже был в Игарке. А добирался туда своим ходом — с экспедицией Татаринцева: где лошадью, где пешком, где плотом. В Игарку шли груз за грузом. Здесь, когда я приехал, не было ещё и 20-ти двухэтажных деревянных домов. В первую очередь мы строили ПГС — посёлок постоянного гражданского строительства (в районе магазина „Арктика“). Кроме того, управление строило временные бараки по улице Ворошилова, где в одном из домов жил я. Так, в удостоверении, которое мне дали в Игарке, говорилось, что я спецпереселенец и живу по адресу: Ворошилова, 17».

Как строитель, непосредственный участник событий, Павел Сергеевич помнил и рассказывал, что управление Объекта 503 возвело в городе электростанцию. По его словам, «её строили заключённые, которые располагались на месте складов по пути в пионерлагерь — здесь была зона», потом построили ДОЦ, пилораму, клуб «Строитель» (там у Барабанова был свой кабинет). Интересные детали сообщил Павел Сергеевич. Такое мог рассказать только специалист: «Кроме того, на „графитке“ (бывшей графитовой фабрике — Автор) ставили ледяной причал: делали опалубки размером 100х50 метров, вокруг — слой опилок полметра шириной, внутрь конструкции каждый день воду заливали. Нарастили так, чтобы по большой воде удобно было подходить пароходу». Нарботки по строительству моста на Оби, по всей вероятности, очень пригодились.



Павел Сергеевич Хачатурян. Из личного архива

Основное строительство насыпи от Игарки до Ермаково тоже не обошлось без участия Павла Сергеевича. Он помнил точное расположение зон для заключённых и даже количество «жильцов» в них, начальников колонн. Насыпь необходимо было обустроить на всем протяжении от Игарки до Ермаково. Занимались этим в течение 1950—1952 гг. Ну а далее П. С. Хачатурян рассказал о том, что было мне уже известно от Л. А. Барановского: «В районе профилактория лесопильно-перевалочного комбината должен был разместиться вокзал — станция „Игарская“. Депо должно было находиться в конце литовского кладбища (улица Таймырская). От 1-й до 7-й колонны ходили „кукушки“, возили гравий. Колонн сейчас нет, например, на месте 4-й колонны — теперь только остатки барakov».

Многие детали, подмеченные П. С. Хачатуряном, пригодились в дальнейших историях. Например, не однажды было замечено, что у заключённых в Игарке были японские «трофеи», так их называли: тёплая одежда на зиму и даже ушанки на лицо с вырезом для глаз. О лик-

видации стройки Павел Сергеевич рассказывал с горечью. Он стал свидетелем уничтожения оборудования, большую часть выбрасывали в воду. Населению ничего не передавалось.

Мне было интересно, как складывалась жизнь самого Павла Сергеевича. Он сообщил мне: «В 1956 г. закончилась моя высылка. Паспорт я получил в 1958 г., восстановили звание лейтенанта, стали отдавать ордена и медали. Работал на Игарском лесопильно-перевалочном комбинате, 18 лет — в „Игарстрое“, 12 лет — в аэропорту. И всё — по строительной части». Я часто ещё встречала Павла Сергеевича на улицах города, на торжественных манифестациях 9 Мая. Запомнила его убелённым сединой, но очень сильным, волевым человеком, свидетелем эпохальных событий, умеющим о них рассказать и вовремя пошутить, улыбнуться.

Глава 4. Вспоминает А. П. Салангин

В феврале 1993 г. я нашла и встретила с Алексеем Павловичем Салангиным. Подсказали социальные службы, что есть такой человек. Это был совершенно неприметный пенсионер, проживавший одиноко в квартире.

Его история далека от политики. Но она свидетельствует о жестокости наказания за кражу, которая так и не была доказана в отношении конкретно Салангина. Во всяком случае он говорил, что осудили сразу несколько человек, его вина не была прямо доказана. Практически на всю жизнь получил молодой человек клеймо вора. Вся жизнь пошла кувырком с того момента, как на судне, где Салангин, выпускник Красноярского речного техникума, проходил практику на пароходе «Пушкин», была обнаружена недостача продуктов. Были осуждены сразу несколько человек, кто был вором, так и осталось неясно. Салангина осудили на 13 лет. Был направлен в колонию Краслага, работал полтора года на мелькомбинате. Затем перевели в Ладейские лагеря, что были на правом берегу реки в Красноярске.

В 1949 г. отбирали молодых заключённых на строительство железной дороги. Салангин рассказывал мне: «Везли нас на двух баржах, приспособленных как раз для перевозки людей. Колёсный пароход „Котовский“ тащил нашу баржу, мы находились в трюмах. Прибыли в посёлок Ермаково на совершенно пустое место. Зона была огорожена проволокой. Кругом болота, заросли, в воздухе — комарьё. Жили сначала в палатках длиной 20 метров, сплошные нары в два яруса. Мох нарубили как кирпич, обложили им палатки. По концам — печки, посередине — стол. 200 человек на нарах, по 40 см на каждого. В морозные дни утром волосы примерзали к стенке».

Первую зиму провели в палатках, постепенно строили для себя бараки. Называли их заключённые иронично «стахановскими», имея ввиду то, что для себя старались всё делать на совесть, качественно, но раньше так строили по указанию начальства только для охраны. Здесь уже не было сплошных нар. Отдельно стоящие двухъярусные.

Содержался Салангин в лагпункте №1, самом крупном в посёлке Ермаково. Алексей Павлович помнил фамилию начальника лагеря — Шерман.

Заключённые имели разные сроки. Здесь были и «бытовики», и политические, и уголовники. А. П. Салангин добавляет: «Были в бараке свои „блатные“, жил с нами и староста. А охрана в зоне не жила, её казармы стояли отдельно. Кормили поначалу в палатках плохо, мало давали даже каши, а позже питание стало хорошим. Были ларьки, нам первое время 100% зарплаты отдавали, потом 50%, потом и вовсе ограничили до 200—300 руб. Но наша зарплата зависела от того, сколько „сунет“ наш бригадир десятнику и выше, то есть как „отчитывается“. После освобождения, кстати, многие уехали со стройки с тысячами (кто смог бумажные аферы провернуть), а я увёз 900 рублей».

Салангин рассказал и о том, как охранялся лагерь. Зона была обнесена по всему периметру колючей проволокой, поэтому решёток не было на окнах. В этом я убедилась не раз, побывав в разных лагерях. Колючая проволока, вышки в каждом углу, отсутствие решёток на бараках. Только в бараке усиленного режима (БУР) была решётка. Здесь отбывали наказание штрафники — за прогулы, не вышел на развод и др. Рассказал Алексей Павлович и том, каким был режим дня: «Подъём в 6 утра, в рельсу били утром. Отбой в 22 часа». Я потом сравнила с «Правилами внутреннего распорядка для заключённых», которые нашёл в лагерях бывший коллега моего супруга А. Тощева Владимир Кумов, работник Игарской геофизической экспедиции. В левом верхнем углу написано: «Утверждено Министерством внутренних дел Союза ССР», в правом верхнем углу — «Вывешивается в жилых помещениях для заключённых». Правилами устанавливался 9-часовой рабочий день с предоставлением 4-х дней отдыха в месяц. На самом же деле рабочий день на строительстве дороги был продолжительнее. Только

в сильные морозы могли отменить рабочий день. Зимняя одежда не всегда была подходящей. Обычно это были ватные телогрейки, брюки, маска, чтобы лицо не обморозить, валенки. Но не всегда можно было найти свой размер. По описаниям Салангина, «на нарах — матрац, набитый сеном, одеяло суконное, серое, подушки ватные».

Правилами распорядка разрешалось иметь «кроме носильных вещей, полотенце, мыло, зубную щётку, зубной порошок-пасту, спички, табак, кружку, миску, ложку, шахматы, шашки, книги, журналы, письменные принадлежности и починочный материал». В права заключённых, которые были прописаны в отдельной главе, входило также разрешение «на встречи с родственниками, но при систематическом выполнении производственных заданий и соблюдении правил внутреннего распорядка». Никогда не слышала о том, что к заключённым этой стройки приезжали родственники, по-моему, это было совсем нереально. Заключённые могли получать письма, даже посылки, но уже вскрытые. Отправлять письма можно было только два раза в месяц, конверты нужно было бросать в специальные ящики в незапечатанном виде. Запретов было намного больше. Нельзя было разглашать сведения о лагере. Но кому и как разглашать, если даже почту проверяли?! Конечно, запрещалось выходить за пределы зоны лагпункта (колонны). Ну и главное — запрещалось «подходить вплотную к изгороди в жилых зонах и к запретным ограждениям и знакам на объектах работ, приближаться ближе, чем на 7 метров к конвоирам и часовым», именно этих пунктов касалось Примечание: «Нарушение пунктов влечёт за собой со стороны служебного наряда применение оружия». К чему это могло приводить, понятно. Охрана часто занималась беспределом. Салангин рассказал о таких фактах: «Самоохранники были так называемые, из числа зэков, они при сведении счётов привязывали к дереву и потом пристреливали „шестёрок“, других неугодных». Факты введения самоохраны были распространены, хотя в правилах внутреннего распорядка о них нет ни слова. По словам Салангина, «на „голубятнях“ (вышках) сидели самоохранники. Разные были. Как-то один сунул руку в запретку за ковшом с водой — его застрелили. А ему до срока осталось 2—3 месяца...»

Кстати. Интересный факт. Заключённым, оказывается, разрешалось подавать личную жалобу — в запечатанном конверте с указанием адреса и лица, которому она написана. Но в главе о запретах чётко было написано: запрещается «подавать коллективные жалобы и заявления».

Положение большого лагеря — колонны №1 — значительно отличалось от лагпунктов на трассе. Такой вывод я сделала, изучив показания самих заключённых и отчёты по лагерям. В Ермаково всё было на виду у начальства, рядом работали вольнонаёмные, Салангин утверждал, что они могли порой общаться с ними. Было рядом с этим лагерем и кладбище. А это редкость на трассе. Салангин рассказал: «Хоронили из морга, обычно к ноге бирка привязывалась. А на могилах ничего не писали — кто там захоронен. И хоронили не всех. Бывало, в лес идём, сколотим брус и тащим на себе. В лесу, когда идёшь, то убитый, то застреленный лежит. Побегі были, но редко. Был у нас нарядчик (тот, кто разводит на работы), его фамилия Алимов. Штурманом дальнего плавания был. Хорошо ориентировался. Убежал вместе с блатным. Вернулся блатной один. Где, говорят, второй? Я его съел. За людоедство расстреляли». В отчётах по лагерям подобных фактов я не встречала. Но о побегах из лагерей трассы было известно. Каннибализм в ГУЛАГе бывал, хотя официально об этом пишут только сами заключённые. В справочнике Ж. Росси есть слово «корова», и дано разъяснение: человек, предназначенный на съедение. То же «багаж», «баран» и т. д.

Алексей Павлович поделился и воспоминаниями о самой работе. Он стал неплохим строителем. Постепенно научился у опытных мастеров.

В гражданском посёлке Ермаково строили ПГС — посёлок гражданского строительства, водонапорные башни, пожарку, больницу, ресторан. Салангин рассказал: «Звено, где я работал, было из пяти человек. Строили, например, школу, большая была, я оставил даже на ней

след — свои отметки (гвоздями выбил имя и фамилию). А позже — строили железнодорожную станцию, перрон, депо».

Все в лагере знали о КВЧ — культурно-воспитательной части. Её открывали в лагерях с огромной верой в то, что любого заключённого можно перевоспитать, сделать другим. Содержались не только КВЧ, но и КВО (культурно-воспитательные отделы). Подбирались специалисты, которые обязаны были в лагерях вести пропаганду главных ценностей советского общества; применительно к лагерной жизни это были — образцовый труд, укрепление дисциплины, прежде всего трудовой, подъём общекультурного уровня заключённых и организация их досуга. Средства при этом использовались самые разные. Соцсоревнование, система зачётов, доски почёта, лозунги, фильмы. В сфере деятельности КВО и КВЧ были не только агитация «за выполнение и перевыполнение норм», но и курирование культбригад, художественной самодеятельности и даже театров. Всё это было и на Стройке 503. Но не на каждого заключённого воздействовала эта система «перековки» гражданина успешно. Да и формы использования порой были уродливые и ненормальные. Такой пример мне привёл Алексей Павлович: «У меня был китель речника со стеклянными пуговицами, меня зачислили в разряд блатных. И однажды охрана загнала меня в холодную воду и держала там, скандируя: „КВЧ, КВЧ...“ Вызволлил меня лейтенант, повезло, одним словом...» Заключённым разрешалось передвигаться по всей лагерной зоне. Салангин помнит, как водили заключённых из лагеря на фильм «Кавалер золотой звезды», где рассказывалось о Герое Советского Союза, который после войны вернулся в родную станицу и, став её председателем, с большими препятствиями восстановил её. Позже сеансы в кино стали платными. Но ходить на них можно было 2—3 раза в неделю.

Очень обстоятельно мы беседовали с Алексеем Павловичем о зачётной системе. Он сразу пояснил, что система в лагерной зоне, где в каждом лагпункте была своя «элита», где верховодили уголовники, была фикцией. Обо всём нужно было договариваться. Будь ты хоть супертрудягой, если у тебя нет контактов с десятником, не получишь желаемые проценты нормы выработки. Оказалось, что Салангин сохранил свою зачётную книжку. Она была передана в Игарский краеведческий комплекс «Музей вечной мерзлоты». В ней по годам занесены все главные сведения. В основных графах: месяц, квартал; % выполнения плана месяца; количество отработанных дней за месяц; зачтено рабочих дней за квартал; новый конец срока наказания. Итог выведен на страницах «Поощрения и взыскания»: «1-й квартал 1952 г. — 28 дней, за 2-й квартал — 46 дней, за 3-й квартал — 48 дней, 4-й — 100 дней. Конец срока наказания — 31 августа 1958 г.». На самом же деле всё сложилось куда более успешно — была объявлена амнистия после смерти Сталина.

Фотографирование заключённым было запрещено. Но каким-то образом у некоторых из них появлялись снимки, вот и у А. П. Салангина тоже сохранилась фотография, она тоже передана в музей.

«В 1953 г., когда узнали о смерти Сталина, — рассказал Салангин, — работа пошла медленнее, чувствовалась растерянность, мы стали потихоньку самодельничать: мастерили чемоданы, к ним замки. Многие пили, находили спирт. Вскоре стало известно, что с навигацией начнут всех вывозить. Сначала тех, у кого сроки большие, потом нас — амнистированных. Некоторые дали согласие ехать на Новую Землю строить атомный полигон. Там обещали большие деньги. В Ермаково при нас дома стали разбирать и вывозить в Туруханск, Игарку».

А. П. Салангин вместе с партией амнистированных приехал в Красноярск: «На пароходе „Серго Орджоникидзе“ был знакомый капитан, и я ехал в 1-м классе. Так началась жизнь на воле. Снова работал речником — плоты таскали по Ангаре, затем в нефтегазразведке работал, в 1959 г. был снова в Ермаково. Здесь и женился на Анне Александровне Похан, работавшей поваром в столовой. Переехали в Игарку. Жена умерла недавно, остался один». С горечью рассказал Салангин о своём одиночестве: «Работал в детском саду, помогал, чем мог. Пенсия

4 тысячи рублей, сейчас на неё много не купишь. Вспоминаю последние годы в Ермаково в лагерях: мы жили лучше, чем сейчас пенсионеры».

Последняя фраза Салангина довольно часто цитируется разными СМИ. Нужно только учитывать, что сказал эти слова Алексей Павлович в тяжёлое время кризиса 90-х гг., когда даже пенсионеры в Игарке получали пенсию с задержками и не наличными, а талонами, а по ним купить можно было далеко не все продукты.

Столкнулась и с таким фактом. Высказывания Салангина сравнивают с рассказом Марии Васильевны Еремеевой о жизни в Ермаково. Рассказ этой женщины тоже записывала я. Она из числа вольнонаёмных, приехала в Ермаково из Игарки по доброй воле. Расскажу о судьбе Марии Васильевны и её семьи, чтобы было до конца понятно, что это совсем другая история.

Семья натерпелась голода и лишений в годы Великой Отечественной войны. Мария Васильевна рассказала: «Жили в станке Карасино, работали в колхозе, ловили рыбу. Постоянный холод, нас загоняли в воду и заставляли петь песни, чтобы не думать о холоде. Тянем невод, а зубы стучат, слов не разобрать. А кормили нас за это — 200 грамм рыбы на одного человека. Мы сами возили бочки с рыбой в Игарку, а оттуда брус привозили, прораб расскажет, что и как делать, а мы сами строим дом. Голод был настолько сильный, что мы часто видели трупы замёрзших людей».

В 1952 г. семья Еремеевых решила переехать в Ермаково, прослышали, что там пайки хорошие и условия лучше. Из рассказа М. В. Еремеевой: «В Ермаково жили семьёй в отдельном доме, имели свой огород, выращивали картофель, овощи. В семье воспитывалось четверо детей. После военных лишений, голода, жизнь в Ермаково была куда благополучней. Посёлок рос буквально на глазах, строили аккуратно. Идёшь утром, заключённые пилят руками чурки, назавтра проходишь — уже на этом месте дом готов. И мы всегда удивлялись, когда они спали?»

Мария Васильевна рассказывала мне и о том, что в самом посёлке жили наряду с вольнонаёмными люди, отбывавшие небольшие сроки. Одна женщина поведала Еремеевой, что осудили её за украденный на работе клубок шерсти, другая — за початок кукурузы. Мария Васильевна добавила к этому: «Эти люди не выделялись среди нас ничем. И не могу сказать, что были они голодными. Зачастую нам, вольнонаёмным, доводилось покупать у осуждённых излишки продуктов. Поэтому ни я, ни мой муж Александр Иванович Еремеев (он работал вахтёром на проходной) не верили в то, что рассказывают о голоде или недоедании в Ермаково в 1952 г. Но мы, конечно, не видели заключённых из зоны, которые имели большие сроки».

Сам посёлок в 1952 г. был уже большим. Это запомнила вся семья Еремеевых. И рассказывали об этом с некоей гордостью и в то же время сожалением: «Кроме жилых домов — деревянных — было около шести магазинов, поликлиника, гостиница (была оформлена резными фигурами, особенно запоминались медведи), школа-десятилетка, несколько корпусов занимал Дом младенцев, куда сдавали детей заключённых матерей, был в посёлке даже ресторан».

В Ермаково был свой сангород, а в нём — несколько корпусов для больных, лечили здесь как вольнонаёмных, так и заключённых. И все в один голос говорили: «Врачи были собраны именитые, например, профессор Богданов, хирург. Его слава шла далеко за Ермаково».

Мария Васильевна с горечью рассказывала о том, как семья покидала Ермаково: «В 1953 г. заключённых стали вывозить рекой и самолётами, всё в посёлке стали разбирать, рушить. Много тогда порубили одежды, валенок. У нас на глазах кромсали швейные машины (швейных мастерских было много в Ермаково). Многие дома — сборные — перевезли в Игарку.

Люди оставляли всё в квартирах и уезжали, хотя не хотелось. Жили здесь сытно, добром обзавелись. Выхала наша семья в 1964 г., потом оставались три семьи, но и их вскоре вывезли».

Дочь Еремеевых — Любовь Александровна Шевчук — тогда же рассказала мне о школе №15 имени Николая Гастелло в Ермаково. Её ведь тоже строил Салангин. Просторная, светлая,

с огромными окнами. Таких больших школ в Игарке не было. С вместительным спортзалом и мастерскими. Остались самые добрые воспоминания о счастливой школьной поре в Ермаково.



Школа в Ермаково. 50-е гг. Автор неизвестен. Из личного архива

ГЛАВА 5. Общение с А. С. Добровольским

Сейчас уже и не помню, кто подсказал найти публикации в газете «Московский комсомолец» Александра Сергеевича Добровольского. Раньше сделать это было непросто. В наше время легко в интернете обнаружить, что «А. С. Добровольский — корреспондент отдела репортёра и светской жизни. Публиковаться в „Московском комсомольце“ начал ещё в 1986 г., будучи преподавателем вуза. С 1998 г. зачислен в штат редакции. Основное направление работы — архивные и исторические расследования, краеведение. Для поиска информации часто совершает поездки по малоизвестным местам России... За свои публикации был неоднократно удостоен звания лауреата журналистских конкурсов, а также награждён дипломами МЖД, Российского военно-исторического общества».

Вот и в январе 2026 г. увидела сообщение о том, что журналист «Московского комсомольца» А. С. Добровольский удостоен премии за многолетнюю работу и создание цикла исторических материалов.

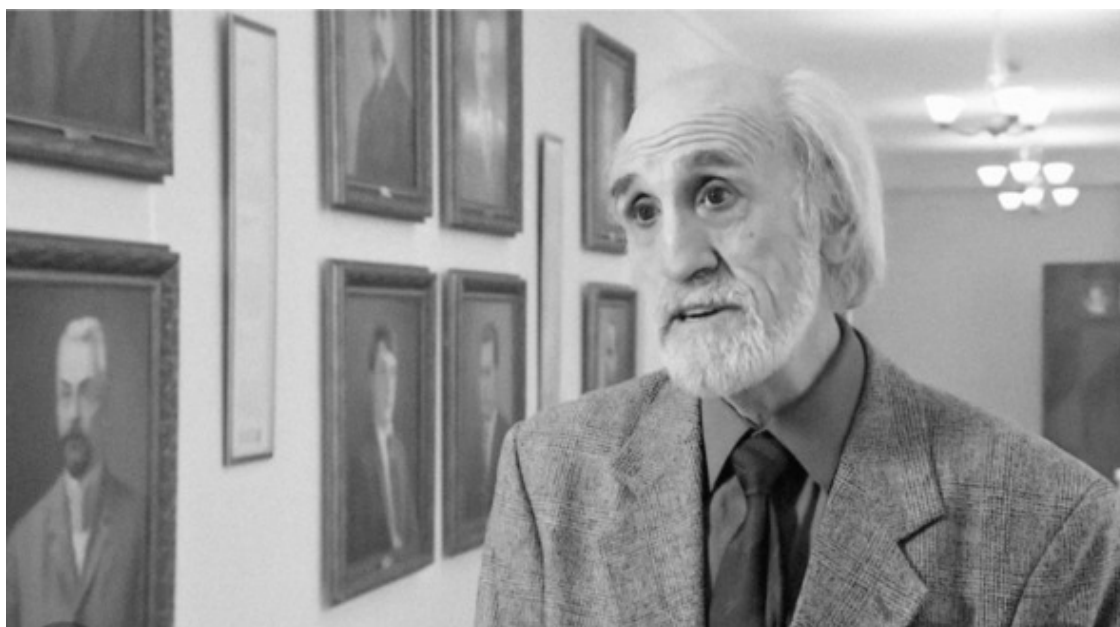


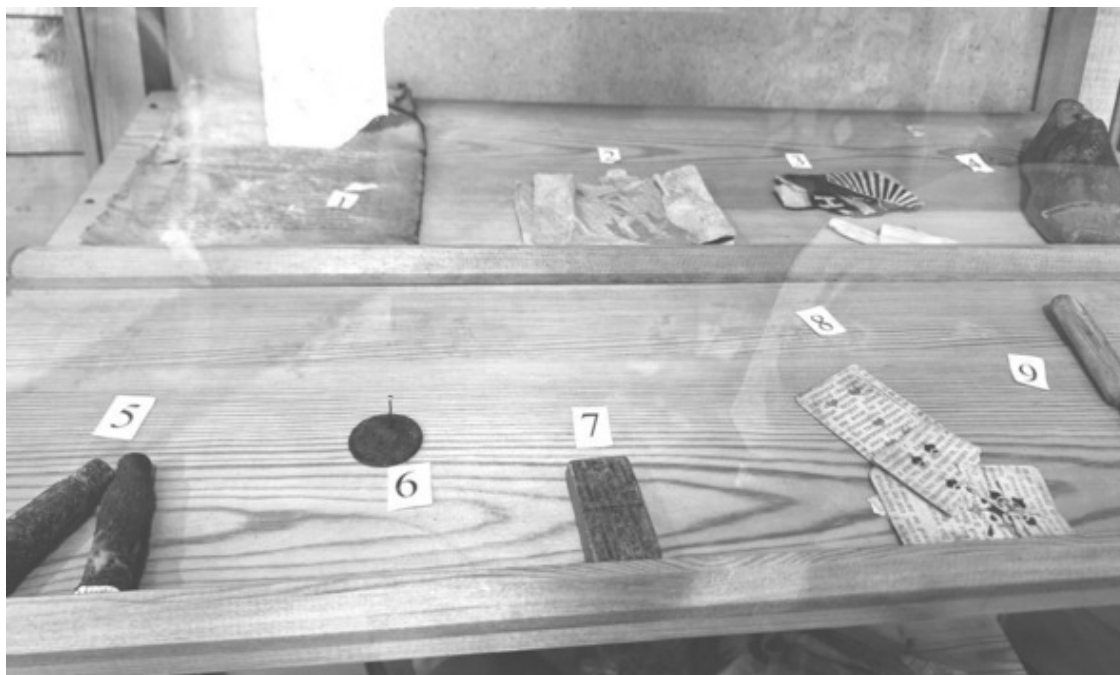
Фото в открытом доступе в сети Интернет о присуждении премии А.С. Добровольскому в 2026 г.

Этот журналист оказался в 1989 г. в группе экспедиции из шести человек, которая отправилась по насыпи трассы дороги Салехард-Игарка на велосипедах. Дорога к тому времени была изрядно разрушена. Велосипедисты имели багаж — где-то по 40 кг на каждого. В местах, где плотно провалилось или заросло, продвигались тяжело. Но в западной части всё же был отрезок пути, по которому велосипеды двигались, правда, их пришлось переделать в «велодрезины». Преодолев 400 км трассы, участники экспедиции изучили, конечно, лагерь, в которых они побывали. Кое-что удалось в них собрать.



На велодрезинах. 1989 г. Фото в открытом доступе на сайте Российского исторического общества

Конечно, наиболее редкие предметы в лагерях можно было найти в 60-80-х гг. прошлого века. Было много личных вещей, списков с фамилиями заключённых. По таким спискам можно изучать статьи УК, по которым отбывали сроки заключённые. В одном лагере содержались и политические, и уголовники, и воры. А. С. Добровольский собрал большую коллекцию редких предметов в лагерях. Было совершенно очевидно, что Александр Сергеевич может помочь в комплектовании будущей экспозиции музея по этой теме. Журналист охотно откликнулся. Он передал не только множество списков с фамилиями заключённых по лагерям, но и редкие предметы, которые можно отнести к разряду раритетных. Костяшка домино, самодельные игральные карты, кстати, они были запрещены в лагерях Правилами внутреннего распорядка. Ручка письменная с железным острым концом, тоже самодельная, скорее всего принадлежала охранникам. Интересно было изучать списки заключённых по лагерям. Некоторые были порваны, ветхие. Много времени и усилий ушло у главного хранителя нашего музея Виктории Александровны Кохан-Сергеевой на то, чтобы восстановить эти документы. И, конечно, из них мы почерпнули много информации. Во-первых, стало совершенно очевидно, что в лагпунктах содержались заключённые, осуждённые по разным статьям. Не было специальных бараков для политических или уголовников (а об этом нет-нет да пишут). И в число амнистированных в 1953 г. не попали осуждённые по политическим статьям. По спискам амнистированных это хорошо видно.



Предметы, переданные Игарскому музею А. С. Добровольским — игральные карты, домино — размещены в экспозиции. Фото автора. 2024 г.

Кстати, сам А. С. Добровольский не раз рассказывал в своих статьях о заброшенной дороге. Например, в 2001 г. (5 ноября) газета «Московский комсомолец» публиковала его статью «Тайны «Мёртвой» дороги». И в ней он описывает найденные предметы: «Путешествие по заброшенной стройке подарило немало «лагерных сувениров». В дальних углах жилых барачков, под обвалившимися крышами и внутри рассыпающихся печей попадались «приметы старины далекой» — игральные карты, вырезанные из склеенных газетных листов и разрисованные вручную, самодельные костяшки домино, алюминиевые ложки с наколотыми инициалами владельцев, обрывки от пачек махорки... Обшаривая постройки бывшей колонны №9, затерявшейся в дебрях на берегу Турухана, попали в комнату прорабской, где пол оказался засыпан плакатами по технике безопасности, отпечатанными специально по заказу ГУЛЖДС. Один из них, например, с трогательной заботой о заключённых поучает, что шпалы нужно обязательно носить «на одноимённых плечах»! В домиках администрации кое-где обнаружили залежи «текущей документации». Разнообразие типографских бланков и форм просто поражает. В послевоенные скудные годы, на краю земли, в спешке рекордных сроков строительства масти бюрократическая машина ГУЛАГа крутилась на всю катушку. «Арматурная книжка на заключённого», а в ней: «Выдано... Сдано... Одежда... Рубахи нательные... Портянки... Тюфячные наволочки...» и прочее. В этих бумагах многое довелось вычитать. За утерю или растрату предметов обмундировки заключённый подвергался ответственности по всем правилам лагерного распорядка, а за злостное промотание, кроме дисциплинарной или уголовной ответственности, уплачивал по рыночной стоимости... Категорически воспрещалось ставить кресты вместо подписи. В случае неграмотности заключённого вместо него подписывалось по его просьбе другое лицо, на то им уполномоченное... А в лагере №30 повезло обнаружить обрывок особо секретного бланка — так называемой формы №2, где указаны условные обозначения категорий заключённых, использовавшиеся для шифрованной передачи статистических данных в ежедневных отчётах лагерного начальства, передаваемых по телефону в Управление строительства: «... «двенадцать» — не работающие при непредставлении работы, ... «пятнадцать» — отказавшиеся и отклонившиеся от работы, «шестнадцать» — содержащиеся в камерах...» (По селекторной связи тогда так и диктовали: «В лагпункте номер тридцать сегодня

«вторых» — пятьсот двадцать девять, «четвёртых» — сорок один, «пятнадцатых» — восемь, «шестнадцатых» — одиннадцать...») Секретная бумажка содержит 23 категории заключённых. Это только живых. А существовали ведь ещё зашифрованные обозначения для умерших от болезней, погибших при несчастных случаях, убитых... Хотя убитых-то, согласно официальным документам, на «Великой сталинской стройке» попросту не было. Ну а застреленных «при попытке к бегству», зарезанных в зоне уголовниками, не выдержавших долгого стояния голышом среди комариных полчищ (любили охранники такой способ наказания) оформляли как «умерших от сердечной недостаточности». Над покосившимся дверным косяком в полуобрушенном бараке одного из лагерей мы увидели тёмную фанерную табличку: «Хвоеварка». Здесь варили в котлах мелкоизрубленные еловые ветки. Полученный отвар — «хвойка» — считался очень полезным для спасения от цинги. Поэтому эков потчевали им в обязательном порядке».

Сама статья очень содержательная. Автор обратился к фактам 1989 года.

А состояние лагерей в те времена значительно отличалось от современного. Не могу себе отказать в удовольствии ещё раз прочитать некоторые фрагменты. Например: «На пути от Енисея до Оби удалось найти более полусотни лагерей. Большинство из них сильно разрушены, однако кое-где лагерные постройки сохранились просто на удивление — вплоть до стёкол в окнах. В таких сбережённых природой посёлках мы неоднократно встречали подтверждения рассказам старожилов о том, что лагеря после прекращения строительства дороги тщательно консервировались. И действительно, оконные проёмы закрыты специальными деревянными щитами, вся казённая мебель — тумбочки, стулья, канцелярские столы — аккуратно сложена в одном помещении... Говорят, даже ворота опустевших зон запирались тогда, в 54-м, на замок и опечатывались пломбами, упакованными в особые водонепроницаемые коробочки. Значит, надеялись ещё вернуться? Значит, кто-то из высокого начальства, отдавая приказ о вывозе заключённых со строительства, предполагал, что вскоре все повернётся вспять и тысячи людей опять погонят в пустыни Крайнего Севера?!»

Я обращаю внимание на описания, которых нигде не встречала. Вот ещё интересный момент: «Некоторые из уцелевших „сталинских крепостей“ для „врагов народа“ впечатляют изысками инженерной мысли. Лагерь у реки Либыяха запомнился небывалым даже для подобных сооружений изобилием колючей проволоки. Три забора из „колючки“ опоясывают зону. Плюс к этому внизу одного из них уложена та же проволока в виде спирали — чтобы не перепрыгнуть. Плюс по всему периметру внутренней ограды сделана полоса метровой ширины из „колючки“, натянутой частыми рядами у самой земли, — чтобы не подобраться к границе зоны. А снаружи этих проволочных рубежей — 4-метровый забор-тын из плотно составленных заострённых жердей».

Описание посещения штрафного изолятора меня тоже заинтересовало. Казалось бы, бывший политзаключённый, автор книг по Стройке 503 А. А. Сновский уже всё до мельчайших деталей изложил, но здесь ведь описание человека «со стороны», к тому же нужно учитывать, что в разных лагерях бывали свои «придумки». Добровольский писал в этой статье: «В дальнем углу зоны стоит отгороженный «колючкой» домик с какими-то странными «нахлобучками» на крошечных окнах. Это и есть пресловутый ШИЗО — штрафной изолятор. Сохранился идеально, как новенький! (Видно, строили с особенной тщательностью!) В общий коридор выходят шесть одинаковых дверей, снабжённых «кормушками», смотровыми глазками и массивными щеколдами запоров. Направо — общая камера, налево — пять одиночек. Каждая размером полтора на три метра. Нары-коротышки у дальней стены (спать на них можно, лишь скрючившись в позе эмбриона). Стёкол в окнах ШИЗО не полагалось в принципе. Единственная печка — в общем коридоре... «Порой заключённые, попавшие в изолятор суровой зимой, промерзали так, что просили охранника открыть смотровой глазок, чтобы через его крошечное отверстие проникало в камеру из коридора хоть немножко тепла от далёкой печки...», — вспоминает один из бывших «сидельцев» сталинских «исправительно-трудовых учреждений».

А кое-где типовые постройки изоляторов были усовершенствованы — для лучшего «воспитательного воздействия». Например, на окраине «мёртвого города» Ермаково в полуразрушенном ШИЗО довелось увидеть «тёмную» — камеру, в которой вообще не было окна. Рядом обнаружился ещё более жестокий вариант — так называемая «тёмная стоячка»: распахиваешь тяжёлую дверь, а за ней лишь узкая вертикальная ниша, в которой даже на корточки присесть практически невозможно, — колени упираются в противоположную стену. Так и выстаивали здесь несчастные порой по несколько суток кряду. Кто послабей — даже в больнице потом уже не могли оклематься от такой экзекуции».



Провожу экскурсию по совместной с салехардскими коллегами выставке о «Мёртвой дороге» в г. Москве

С Александром Сергеевичем мне посчастливилось встретиться в 2005 году, Игарский музей совместно с Салехардским музеем провели выставку о «Мёртвой дороге», Добровольский приходил к нам и поддерживал, рассказывал о своём знакомстве с этим объектом. Это был содержательный проект, в котором были представлены предметы, ставшие уже музейными. Были приглашены бывшие узники ГУЛАГа. Для меня знакомство с журналистом, который стал к тому же щедрым дарителем Игарского музея, было важным событием. А его воспоминания я считаю ценным информационным источником.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.