

БАМЛag как один из островов ГУЛага: возникновение, история, участие в Великой Отечественной войне

К написанию этой статьи автора подвигло то простое обстоятельство, что он в 1981–1983 годах принимал участие в строительстве ставшей теперь уже почти легендарной Байкало-Амурской магистрали (БАМа). В те далекие годы ему довелось служить на офицерской должности в составе одного из механизированных батальонов 1-й ордена Александра Невского бригады, входившей в состав 1-го корпуса железнодорожных войск. Штаб корпуса находился в поселке Чегдомын, а бригада базировалась на станцию Алонка (Верхнебуреинский район Хабаровского края).

Уже тогда, проходя службу на строящейся магистрали, я неоднократно слышал рассказы о заброшенных таежных лагерях для заключенных, строивших БАМ в 1930–1940-х годах. (Кстати, вопреки широко распространенному мнению, в 1970-х–1980-х годах на строительстве уже «нового» БАМа труд заключенных не использовался.) Рассказывали также о том, что в тайге можно найти практически уже стертые с лица земли кладбища узников БАМЛага. Наконец, довелось услышать о таинственных законсервированных тоннелях, проложенных заключенными сквозь горные хребты, а также под Амуром и даже Татарским проливом. И далеко не все эти рассказы, к сожалению, оказались чьим-то досужим вымыслом – в них нашли свое отражение действительно и печальные страницы истории нашей страны 1930-х–1940-х годов...

Созданию БАМЛага предшествовало постановление Совета Народных Комиссаров (СНК) СССР № 1650/340с (то есть секретного) от 27 октября 1932 года «О строительстве Байкало-Амурской магистрали». Согласно этому постановлению строительство БАМа и реконструкция Транссибирской магистрали (Транссиба) изымались из ведомства Народного Комиссариата Путей Сообщения (НКПС) и передавались Объединенному Главному Политическому Управлению (ОГПУ) при СНК СССР. А уже 11 ноября того же 1932 года был издан приказ по ОГПУ № 1020/с о создании БАМЛага. Данным приказом было определено, что в оперативном управлении он подчинялся непосредственно Главному Управлению Лагерьей (ГУЛагу) Народного Комиссариата Внутренних Дел (НКВД). Таким образом, еще в 1932 году появилась знаменитая аббревиатура БАМ, вначале используемая только среди специалистов и только в Приамурье, а затем все шире и шире.

БАМЛагу было суждено стать одним из крупнейших «островов» ГУЛага – ведь в отдельные годы в нем насчитывалось до 300 тысяч работающих, в абсолютном большинстве своем – заключенных. Вся эта трудовая армия эксплуатировалась на самых разных работах, но прежде всего – на строительстве Байкало-Амурской железной дороги и прокладке вторых путей Транссиба (эти работы в сумме велись на протяжении от 2 000 до 5 000 километров). Кроме того, в тайге осуществлялись лесозаготовки, производилась первичная деревообработка, в протекающих речках мылось

золото. Головное управление этого гигантского монстра – БАМЛага – располагалось в городе Свободный Дальневосточного края (сейчас это все тот же город Свободный, но уже Амурской области). С февраля 1934 года БАМЛag возглавил Н.А.Френкель, ранее возглавлявший строительство Беломорканала, известный сталинский палач и авантюрист.

Именно огромные масштабы БАМЛага стали причиной его реорганизации в 1938 году. В мае указанного года на его базе было создано несколько других крупных железнодорожных исправительно-трудовых лагерей (ЖИТЛ): Амурский, Бурейский, Восточный, Западный, Нижне-Амурский, Приморский, Юго-Восточный и Южный. Эти лагеря (в свою очередь, включавшие в себя около 40 отделений и примерно 80 лагпунктов, имеющих самостоятельные балансы) вошли в состав созданной в 1939 году новой структуры – Управления железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке (ЖДСУ). Впоследствии и эта структура подверглась неоднократным реорганизациям, но суть ее оставалось все той же – это был БАМЛag, так как главной задачей всей этой организации было развитие железнодорожной сети Сибири и Дальнего Востока.

Условия содержания заключенных в этих лагерях мы не будем описывать – это сделал за нас великий русский писатель А.И.Солженицын в своем широко известном труде «Архипелаг ГУЛаг». Но мы считаем необходимым привести здесь отрывок из воспоминаний известного советского поэта Николая Заболоцкого, который пять лет был узником БАМЛага. Вот как описывал безвинно осужденный поэт свой путь (даже еще не пребывание, а только путь) в эту преисподнюю:

«Везли нас в теплушках, под сильной охраной... Везли с такими предосторожностями, как будто мы были не обыкновенные люди, забитые, замордованные и несчастные, но какие-то сверхъестественные злодеи, способные в каждую минуту взорвать всю вселенную, дай только нам шаг ступить свободно... На крышах вагонов были установлены прожектора, заливавшие светом окрестности. Тут и там на крышах и площадках торчали пулеметы, было великое множество охраны, на остановках выпускались собаки овчарки, готовые растерзать любого беглеца. В те редкие дни, когда нас выводили в баню или вели в какую-либо пересылку, нас выстраивали рядами, ставили на колени в снег, закрывали руки за спину. В таком положении мы стояли и ждали, пока не закончится процедура проверки, а вокруг смотрели на нас десятки ружейных дул, и сзади, наседавая на наши пятки, яростно выли овчарки, вырываясь из рук проводников. Шли в затылок друг другу... Нечего и говорить, что посторонних людей к нам не подпускали и за версту.

Шестьдесят с лишком дней мы тащились по Сибирской магистрали..., В теплушке было, помнится, человек сорок народу. Стояла лютая зима, морозы с каждым днем все крепчали и крепчали. Посередине вагона топилась маленькая чугунная печурка, около которой сидел дневальный и смотрел за нею. Вначале мы жили на два этажа — одна половина людей помещалась

внизу, а вторая — вверху, на высоких нарах, устроенных по обе стороны вагона, на уровне немного ниже человеческого роста. Но вскоре нестерпимый мороз загнал всех нижних жителей на нары, но и здесь, сбившись в кучу и согревая друг друга собственными телами, мы жестоко страдали от холодов. Понемногу жизнь превратилась в чисто физиологическое существование, лишённое духовных интересов, где все заботы человека сводились лишь к тому, чтобы не умереть от голода и жажды, не замерзнуть и не быть застреленным, подобно зачумленной собаке...

В день полагалось на человека 300 граммов хлеба, дважды в день – кипяток и обед из жидкой баланды и черпачка каши. Голодным и иззябшим людям этой пищи, конечно, не хватало. Но и этот жалкий паек выдавался нерегулярно... Однажды мы около трех суток почти не получали воды и, встречая Новый, 1939 год где-то около Байкала, должны были лизать черные закоптелые сосульки, наросшие на стенах вагона от наших же собственных испарений. Это новогоднее пиршество мне не удастся забыть до конца жизни.

В первых числах февраля прибыли мы в Хабаровск. Долго стояли здесь. Потом вдруг потянулись обратно, доехали до Волочаевки и повернули с магистрали к северу, по новой железнодорожной ветке. По обе стороны дороги замелькали колонны лагерей с их караульными вышками и поселки из новеньких пряничных домиков, построенных по одному образцу. Царство БАМа встречало нас, своих новых поселенцев»¹.

Николаю Заболоцкому повезло – в 1944 году он все-таки вышел из лагеря, хотя и долго еще не мог вернуться в Москву. Повезло и некоторым другим – например, писателям В. Н. Ажаеву, С.А.Воронину, Ю.О.Домбровскому, будущему Маршалу Победы К.К.Рокоссовскому. Многие же другие остались в дальневосточной земле навсегда... В Интернете упоминаются имена ряда известных людей (в основном почему-то священнослужителей), погибших в БАМЛаге. Среди них священномученик епископ Герман (в миру Кокель Григорий Афанасьевич), преподобномученик иеромонах Косма (в миру Магда Павел Степанович), священномученик диакон Сергей Астахов (в миру Астахов Сергей Николаевич), священномученик иерей Александр Абиссов, священномученик священник Димитрий Легейдо (в миру Легейдо Дмитрий Константинович), мученик Андрей Аргунов, преподобномученица послушница Мария (Мамонтова-Шашина), позднее причисленные к лику святых Русской православной церкви и ряд другие².

В разрозненных и рассекреченных ныне бумагах, относящихся к БАМЛагу, сохранились, например, такие цифры: на отсыпке полотна головного участка БАМ – Тында на 1 марта 1934 года работали 14 956

¹ *Заболоцкий Н.А.* История моего заключения. URL: http://a4format.ru/pdf_files_bio/461e1fbd.pdf (дата обращения: 14.12.2014).

² Википедия. БАМЛег. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D1%E0%EC%EB%E0%E3> (дата обращения: 10.12.2014).

заключенных, а на 1 января 1935-го – 6487³... Причиной такой убыли являлись не только невыносимые условия жизни, но и банальные расстрелы. При управлении БАМлага работал спецлагерсуд, по приговорам которого только за семь дней августа 1937 года было расстреляно восемьсот тридцать семь человек: пятого августа – семьдесят девять, седьмого – сто двадцать два, девятого – восемьдесят четыре, десятого – сто двадцать семь, одиннадцатого – сто двадцать восемь, четырнадцатого – сто сорок пять и шестнадцатого – сто пятьдесят два...

На смену умершим и убитым на Восток один за другим непрерывным потоком шли эшелоны с новыми осужденными. Из архивных документов следует, что в 1934 году через БАМЛог прошло 100, в 1935-м – почти 200 тысяч человек. Только в декабре 1937 года в адрес БАМЛага прибыло 120 эшелонов, которые доставили 134 600 заключенных. В эти же годы, согласно рассекреченным документам, в БАМЛаге умерло: в 1933 году – 4 774, 1934-м – 5 788, 1935-м – 6 952, 1936-м – 3 372, 1937-м – 2 306 и в 1938-м – 7 272 человека. Эти цифры далеко перекрывают потери в немецких концлагерях военного периода⁴... Воистину прав оказался Желю Желев, когда в своей знаменитой книге «Фашизм. Тоталитарное общество» написал такие строки: «...между нацистской и коммунистической политическими системами не только нет существенной разницы, но если какая-то разница и есть, то она не в пользу коммунизма»⁵.

Результаты чудовищных усилий так или иначе должны были сказаться: постепенно вводились в строй новые линии, расширялась железнодорожная инфраструктура – правда, очень медленно и некачественно. До начала Великой Отечественной войны удалось завершить только две сравнительно небольшие линии: в 1940 году было открыто движение поездов по линии Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре (353 км), а в 1941-м было в основном закончено сооружение линии БАМ – Тында протяженностью 178 км (в 1970-е годы эту ветку пришлось прокладывать практически заново). С началом войны работы на большинстве объектов были прекращены, но, тем не менее, в 1942 году была введена в строй линия Известковая – Ургал (355 км), а в 1943-м было начато строительство самой восточной части БАМа – линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (454 км). Эта ветка вступила в строй уже после войны – в 1947 году⁶.

Вышеприведенные цифры и факты привел в своей книге бывший начальник железнодорожных войск СССР генерал-полковник А.М.Крюков. Воздав должное упорству, мужеству и героизму строителей дальневосточных магистралей в тяжкие годы Великой Отечественной войны, он ни словом не

³ Меленберг А. Дорогу строили из человеческого материала. URL: <http://www.novayagazeta.ru/society/47356.html> (дата обращения: 14.12.2014).

⁴ Историческая энциклопедия Сибири. БАМЛог. URL: <http://russiasib.rubaikal.ru/b/bamlag.html> (дата обращения: 18.12.2014).

⁵ Желев Ж. Фашизм. Тоталитарное общество. Москва, 1991. С. 8.

⁶ Крюков А.М. Пути и тревоги: Записки военного железнодорожника. Изд. 2-е, испр. и доп. Петрозаводск, 1982. С. 242.

обмолвился о том, что большинство этих строителей были бесправными заключенными, и оказались они в дальневосточной тайге совсем не по своей воле...

К этому можно добавить, что строительство БАМа велось в ударном порядке, при неполном обеспечении проектами, в сложнейших геологических и природно-климатических условиях. Как и в других лагерях, на строительстве БАМа широко использовался женский труд, в том числе и на тяжелых физических работах, наравне с мужчинами. Для этого сами лагпункты численностью 1–3 тысячи человек чередовали: женский-мужской. Организовывались эти лагеря примерно через 7–10 километров, недалеко от строящейся насыпи будущей железной дороги. Основная масса заключенных размещалась в палатках, юртах и вагонах. Работающие, получал в день от 500 граммов до килограмма хлеба и суп из соленой или мороженой рыбы, иногда капусты. Неработающие получали 300 граммов хлеба без супа. Положение усугубляла скудная одежда: спецодежда как таковая отсутствовала, заключенным выдавали бывшие в употреблении тряпье, валенки, кирзовые сапоги и телогрейки⁷. Конечно, во время войны в подобных или близких к этому условиях находились миллионы советских людей, но положение заключенных было особенно трагичным.

В последние годы усилиями дальневосточных краеведов стали известны потрясающие подробности строительства в годы войны труднейшего объекта Восточного БАМа – Дуссе-Алиньского тоннеля⁸. Его проходка началась в 1939 году, а сбойка (то есть соединение двух проходок – западной и восточной) произошла весной военного 1942 года. Интересно, что на западном портале тоннеля работали женщины, а на восточном – мужчины. При этом производительность труда на западном портале была в 1,5 раза выше – 400 женщин выполняли тот же объем работ, что и 600 мужчин...

В своей книге «Первопроходцы восточных магистралей России»⁹ В.Ф.Зуев сообщает, что проходчики не имели ни одного механизма: вырубленную породу грузили лопатами в тачки и вывозили за пределы штольни. Впоследствии в помощь женщинам все-таки выделили несколько лошадей, однако продолжали возить и тачками, так как лошадей не хватало. А мужчины на восточном портале продолжали работать и за лошадей. Естественно, что при таких каторжных условиях работы, очень плохом питании, отсутствии медицинского обеспечения, ужасающих бытовых условиях, люди массами болели и гибли.

Результатом такого вынужденного трудового героизма был прорытый за 22 месяца тоннель длиной 1 852 метра. При этом отклонение от основной оси оказалось (с учетом всех тяжелых условий, в которых велось строительство) совсем незначительным – всего около двадцати сантиметров.

⁷ Историческая энциклопедия Сибири. БАМЛег. URL: <http://russiasib.rubaikal.ru/b/bamlag.html> (дата обращения: 18.12.2014).

⁸ См. например: *Прядкин В.* Тайна Дуссе-Алиньского тоннеля. URL: http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/nat_econ/transport/transport-x=17.php (дата обращения: 19.12.2014).

⁹ Первопроходцы восточных магистралей России / Автор-составитель *В.Ф. Зуев*. Хабаровск, 2001.

В благодарность от начальства заключенные получили 3 дня отдыха... Но рельсы по пробитому в скалах тоннелю проложили только в 1970-х годах, так как после смерти И.В.Сталина обустройство тоннеля было заморожено на неопределенный срок. В результате запустения тоннель постепенно полностью забился наплывшим льдом. Поэтому для того, чтобы начать работы по приведению тоннеля в рабочее состояние, потребовалось убрать из него 32 000 кубометров льда. Для этого в 1975 году к тоннелю были брошены уже не заключенные, а железнодорожные войска, и 2 июня 1977 года началась укладка пути в его западном («женском») портале¹⁰.

Другим, уже более известным фактом, является то, что рельсы, уложенные заключенными БАМлага, в 1942 году оказались на Волге и сыграли, возможно, решающую роль в победной Сталинградской битве. Одним из первых на это обстоятельство обратил внимание известный писатель В.С.Пикуль: «БАМ, о котором так много шумели в недавние годы, имеет прямое отношение к Сталинградской битве. Правда, до 1941 года он назывался БАМлаг, а из всего, что НКВД успело создать на костях „врагов народа“, уцелела лишь станция Тында, где надобно бы ставить памятник не комсомольцам-добровольцам, а именно им – избитым, голодным, умирающим и пристреленным прямо на шпалах. Это была страшная сталинская мельница, под жернова которой сплошным потоком сыпались осужденные. Стройка была строжайше засекречена, о ней никто в мире не знал, и нам, читатель, до сей поры не известно, сколько десятков (или сотен) тысяч людей там погибли... Рельсы, что были проложены, сняли. И увезли их. Куда? Каторжников зачихали в товарные вагоны и тоже повезли. Куда? И увидели они Волгу...»¹¹.

Действительно, в июле 1942 года, практически одновременно с началом Сталинградской битвы развернулось и строительство рокадной дороги вдоль левого берега Волги от станции Иловля (вблизи Сталинграда) до железнодорожной станции Свяжск (недалеко от столицы Татарии – Казани). При этом вновь строящаяся дорога должна была пройти через станции Саратов, Сызрань и Ульяновск общей протяжённостью 978 км.

Дело в том, что война выявила органический недостаток советской железнодорожной сети – отсутствие кольцевых дорог, которые в военное время автоматически становятся удобными рокадами (то есть дорогами, идущими параллельно линии фронта). Материалы верхнего строения пути для строительства рокады частично брались из существовавших резервов, но большей частью были сняты с участков БАМа, строительство которого было начато ещё в 1930-е годы. Так, по решению ГКО СССР были сняты уже уложенные рельсы на участках: разъезд БАМ – п. Тындинский, ст. Известковая – ст. Ургал и ст. Комсомольск – ст. Харпичан.

¹⁰ *Прядкин В.* Тайна Дуссе-Алиньского тоннеля. URL: http://xn--80afg3aiou.xn--p1ai/sources/nat_econ/transport/transport-x=17.php (дата обращения: 19.12.2014).

¹¹ *Пикуль В.С.* Площадь павших борцов. URL: <http://www.litmir.me/br/?b=124041&p=59> (дата обращения: 19.12.2014).

К строительству рокады кроме заключенных были привлечены воины железнодорожных войск, красноармейцы и командиры тыловых частей, местные жители и даже эвакуированные. Все работы – выемка грунта, подготовка полотна, укладка рельсов велись круглосуточно вручную на тачках, носилках, волокушах, так как никакой строительной техники (как всегда!) не было. И это в условиях плохого питания, перебоев с водой, жары лета 1942-го и постоянных бомбежек вражеской авиации. Но работы шли широким фронтом. Собранные готовые секции со шпалами и рельсами подвозили (все-таки) на автомашинах и тракторах – большинство их, как мы уже сказали, доставили с линий Байкало-Амурской магистрали. Естественно, что отдыхали и принимали пищу прямо в поле, на месте работ. Таким образом, за сутки укладывали 8–10 километров, то есть темпы были просто фантастические. В результате первый поезд по участку Иловля – Петров Вал прошёл 7 августа 1942 года, а по участку от Петрова Вала до Саратова – 11 сентября. С 24 сентября началась временная эксплуатация на участке Иловля – Петров Вал в составе Приволжской железной дороги. Участок Свияжск – Ульяновск был передан НКВД в НКПС 10 октября 1942 года. Рабочее движение по всему маршруту открылось 15 октября 1942 года с ограниченной до 30 км/час скоростью движения.

Уже до октября 1942 года по рокаде было перевезено 23 тысячи вагонов с военной техникой и людьми и 16 тысяч цистерн с горючим. На обратном пути вывозились раненые и беженцы, грузы для Брянского, Западного, Калининского фронтов. Невозможно переоценить это, зная, что 19 ноября началась Сталинградская битва. Всего же по построенной дороге было доставлено 3269 эшелонов с войсками и 1052 поезда с боеприпасами, вооружением, горючим, продовольствием и медикаментами. Нарком путей сообщения в годы войны генерал-лейтенант И.Ковалев вспоминал: «Если наша победа под Сталинградом была воспринята за рубежом как великое чудо, то не меньшим чудом является транспортное обеспечение этой стратегической операции»¹².

Нам остается только добавить, что это чудо было создано во многом руками заключенных БАМЛага...

Наконец, нельзя не сказать и еще об одном историческом факте – речь идет о непосредственном участии узников БАМЛага в боевых действиях Великой Отечественной войны. Как известно, 12 июля 1941 года Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «Об освобождении от наказания осужденных по некоторым категориям преступлений». В соответствии с этим указом в местностях, объявленных на военном положении, подлежали освобождению заключенные, осужденные: по указам от 26 июля и 10 августа

¹² Википедия. Волжская рокада. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%C2%EE%EB%E6%F1%EA%E0%FF_%F0%EE%EA%E0%E4%E0; *Красяков И.* Рокадная дорога к победе. URL: <http://www.tverlife.ru/news/14936.html> (дата обращения: 19.12.2014).

1940 года («О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений» и «Об уголовной ответственности за мелкие кражи на производстве и за хулиганство»), кроме злостных хулиганов и рецидивистов; за маловажные бытовые преступления, имевшие остаток срока менее года; беременные женщины и женщины, имевшие малолетних детей (кроме осужденных за контрреволюционные преступления, бандитизм и рецидивисток); учащиеся ремесленных, железнодорожных училищ и школ ФЗО, осужденные по указу от 28 декабря 1940 г. за нарушение дисциплины и самовольный уход из училища (школы). 24 ноября 1941 г. Президиум Верховного Совета СССР распространил действие указа от 12 июля 1941 г. на все местности СССР и принял решение о дополнительном освобождении некоторых категорий заключенных, например, бывших военнослужащих, осужденных за несвоевременную явку в часть и малозначительные должностные, хозяйственные и воинские преступления, совершенные до начала войны. При этом они передавались в части действующей армии¹³.

Из рассекреченных архивных документов нам теперь известно, что только за три с половиной года (июль 1941–1944 гг.) на укомплектование Красной Армии было передано 975 000 человек бывших заключенных. (Кстати, с учетом кадровых сотрудников ГУЛага за это время всего было передано 1 092 000 человек). Из освобождаемых создавались специальные команды, которые организованно направлялись в военкоматы и места формирования воинских частей. Многие бывшие заключенные, находясь на фронтах Отечественной войны, проявили доблесть и героизм, за что были награждены орденами и медалями Советского Союза. А бывшие заключенные А.М.Матросов, В.Е.Бреусов, А.И.Отставнов, И.Я.Сержантов и В.М.Ефимов удостоены звания Героя Советского Союза.

Что касается конкретно БАМЛага, на сегодня еще не установлено даже приблизительно, сколько воинов-бывших заключенных он отправил на фронты Великой Отечественной войны. В литературе и Интернете можно найти упоминание о том, что Дальневосточным крайкомом ВКП(б) 11 июля 1942 года было принято постановление № 223 от «О формировании Сталинской добровольческой дивизии дальневосточников». В соответствии только с этим постановлением на фронт было отправлено почти 20 тысяч спецпоселенцев БАМЛага (кроме того, еще более 5 000 спецпоселенцев были мобилизованы в так называемую «трудоармию» – стройбаты)¹⁴. Но можно не сомневаться, что истинная цифра отправленных на фронт добровольно и по мобилизации заключенных БАМЛага значительно выше.

¹³ Доклад о работе Главного управления исправительно-трудовых лагерей и колоний НКВД СССР за годы Отечественной войны. URL: <http://liewar.ru/kto-vyigral-voynu/76-vklad-zaklyuchennykh-gulaga-v-pobedu.html> (дата обращения: 29.12.2014).

¹⁴ **Пряжкин В.** БАМЛag. URL: <http://www.proza.ru/2013/07/01/727> (дата обращения: 29.12.2014).