

ЭКСПЕДИЦИЯ НА НИЖНИЙ АМУР ПО МЕСТАМ БЫВШИХ СТАЛИНСКИХ ЛАГЕРЕЙ



Сергей Николаевич САВЧЕНКО, кандидат исторических наук. Заведующий отделом современной истории Хабаровского краевого краеведческого музея им. Н.И. Гродекова. Специализируется по истории дальневосточных казачьих войск (Забайкальского, Амурского, Уссурийского) в гражданской войне на Дальнем Востоке (1917 — февраль 1920 г.)



Алексей Вячеславович ШЕСТАКОВ, старший научный сотрудник отдела современной истории Хабаровского краевого краеведческого музея им. Н.И. Гродекова. Специализируется в области истории русского зарубежья в странах АТР.

В 1999 г. Хабаровский краевой краеведческий музей им. Н.И. Гродекова приступил к работе над созданием новой экспозиции «Развитие Дальнего Востока в 20—50-е годы XX в.». В ней планируется отразить историю развития промышленности, сельского хозяйства, транспорта, культурной, научной жизни края в указанный период. Для этого необходимо исследовать не только материал по данным направлениям, но и организовать экспедиции.

Во время работы с материалами мы обнаружили, что на всех крупных стройках Дальнего Востока использовался труд заключенных. В 1999 г. для сбора информации и экспонатов по данной теме ХККМ организовал первую экспедицию по местам бывших сталинских лагерей для заключенных, участвовавших в строительстве нефтепровода Оха — Комсомольск-на-Амуре в 1940—1943 гг. Нефтепровод был проложен в малонаселенных районах от пос. Охи на о-ве Сахалине до с. Софийска на р. Амуре. В тех же местах в 1950—1953 гг. велась дорога Комсомольск-на-Амуре — м. Лазарева. Но строительство было остановлено вскоре после смерти И.В. Сталина в 1953 г. Это и привлекло наше внимание, ведь все должно сохраниться в таком виде, как выглядело в далеком 1953 г.

Первые сведения по сооружению дороги относятся к 1949 г. Тогда на Сахалине заканчивалось строительство железной дороги Оха — Ноглики — Катангли. В то время, в условиях обострения международной обстановки на Дальнем Востоке и начала холодной войны, И.В. Сталин высказал идею связать Сахалин с материком железными дорогами. В середине 1949 г. на заседании так называемого малого Политбюро ЦК ВКП(б) постановили строить тоннель под проливом Невельского, потому что мост мог пострадать от бомбардировок в случае военных действий или в результате движения мощных северных льдов.

Во второй половине 1949 г. было выдвинуто 4 варианта направления будущей магистрали. Политбюро остановилось на варианте П.К. Татаринцева и Н.И. Маккавеева. Разработчики предложили провести дорогу от ст. Селихино у Комсомольска-на-Амуре до м. Лазарева, построить тоннельный переход до м. Погиби, соединиться с построенной Сахалинской железной дорогой с дальнейшим доведением последней до Победино¹.

* Финансовая поддержка РГНФ, проект № 00-01-18087 е.

5 мая 1950 г. Политбюро ЦК ВКП(б) и Совет министров СССР приняли секретное постановление о начале производства изысканий, проектирования и строительства в 1950—1955 гг. железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино. Дорогу должны были принять в эксплуатацию к 7 ноября 1953 г. Параллельно планировалось построить морскую паромную переправу м. Причальный — м. Уанги, в декабре 1954 г. должна была дать электричество подземная паротурбинная электростанция у с. Кизи; 7 ноября 1955 г. предполагалось открыть движение по железнодорожному тоннелю под Татарским проливом, а также строить морские порты в заливе Чихачева (для обслуживания северо-восточных районов СССР), у г. Корсакова на Сахалине, железнодорожного моста через р. Амур у Комсомольска². В результате к 1960 г. население о-ва Сахалина должно было увеличиться с 600 тыс. до 1,3 млн. чел. Вдоль трассы Селихино — м. Лазарева планировалось возвести три города (Нижняя Тамбовка, Де-Кастри и Невельск) и 4 поселка городского типа, с увеличением числа жителей с 17 до 250 тыс. чел. К 1960 г. местные перевозки должны были составить 0,5 млн. пассажиров и 5 млн. 750 тыс. т грузов в год.

В соответствии с правительственным постановлением от 5 мая 1950 г. для работ по изысканию и проектированию было образовано 4 экспедиции. Амурская отвечала за проектирование трассы от ст. Селихино до м. Лазарева, Приморская — за проектирование морской паромной переправы, подземной паротурбинной электростанции, жилого поселка городского типа на м. Лазарева; экспедиция Метрогипротранса — за проект тоннеля под проливом Невельского и Сахалинская — за проект железнодорожной линии м. Погиби — Победино³.

С июня 1950 г. по апрель 1951 г. проводились полевые исследования, по результатам которых в июле 1951 г. Совет министров СССР утвердил главный вариант трассы. После проведения окончательных полевых технических изысканий были утверждены технические проекты и генеральные сметы, разработанные Амурской и Сахалинской экспедициями. Приморская экспедиция подготовила технические проекты и генеральные сметы по своим объектам к концу 1951 г. Технический проект и генсмету тоннельного перехода утвердили 19 июля 1952 г.⁴

По проекту Амурской экспедиции железная дорога должна была проходить от ст. Селихино по правому берегу р. Амура до с. Нижней Осиповки (совр. с. Решающий), затем повернуть на с. Кади, далее — по долине р. Яй, по южному берегу оз. Кизи и, выйдя к морскому побережью, следовать вдоль него до м. Лазарева⁵.

Первый пакет документов на строительство участка трассы от ст. Селихино до с. Шелехово был готов в октябре 1950 г. 12 мая 1950 г. строительство железной дороги Комсомольск — м. Лазарева поручили Управлению Нижне-Амурского исправительно-трудового лагеря (Нижнеамурлаг) и Восточного строительства БАМа под руководством полковника И.И. Орловского, назначенного на эту должность в начале 1950 г. По разработанному им плану этапного строительства были образованы отделения ИТЛ: Селихинское возглавил В.П. Горький, Нижне-Тамбовское — И.М. Куимов (затем К.В. Распутин), Циммермановское — Кричевский, Кизинское — Дынин. Кроме того, Нижнеамурлагу была поручена прокладка нефтепровода Софийск — Комсомольск.

25 мая 1950 г. первыми на подготовительные работы вышли заключенные из отделения Шермана. Они приступили к реконструкции железной дороги на участке от ст. Пивань (у Комсомольска-на-Амуре) до Селихино (52 км.) и начали рубить просеку под временную автодорогу-лежневку⁶. В июне сюда были переброшены заключенные с Дукинского, Тырменского и Ургальского строительных объектов: 6,5 тыс. чел., 30 автомашин, 15 тракторов, 6 бульдозеров и 2 экскаватора. Тогда же приступил к работам большой отряд под

командованием начальника отделения связи Нижнеамурлага А.С. Лебедева. С июня по декабрь 1950 г. они прорубили просеку под телефонную линию, соединившую ст. Селихино с м. Лазарева.

За 1950—1951 гг. была проведена временная грунтовая дорога-лежневка, проложена линия связи, разработаны 48 карьеров, построено 39 жилых городков с производственными базами. По приказу Орловского в каждой колонне открылись больничные лазареты, а в отдельных лагпунктах — фельдшерские пункты⁷.

1 ноября 1950 г. на участке от Селихино до Шелехово началось сооружение железной дороги: с апреля 1951 г. — от Шелехово до нанайского стойбища Карги, в августе 1951 г. — от Карги до Циммермановки, в январе 1952 г. — от Циммермановки до Кади, в апреле 1952 г. — на отдельных участках от Кади до м. Лазарева⁸. В конце 1951 г. открылось рабочее движение поездов на участке Селихино — Нижне-Тамбовское, летом 1952 г. рабочий поезд пришел в местность Черный мыс⁹. На участке от оз. Кизи до м. Лазарева изыскания проводились с мая 1950 по июль 1951 г. комплексной партией под руководством инженеров В.В. Степанка, А.П. Смирнова, Н.Г. Лаврова и И.И. Мотасова. С июля на этом участке продолжала работу только партия Степанка, а партии Смирнова и Мотасова были переброшены на маршрут, проложенный на юг от оз. Кизи вдоль р. Яй и далее до с. Решающего (Кади). Партия Лаврова отправилась на Игарку¹⁰.

12 мая 1950 г. под руководством полковника Я.Ф. Арайса было организовано «Строительство № 507 и ИТЛ». Ему поручили возвести паромную переправу, подъездные пути к паротурбинной электростанции у с. Кизи, Де-Кастринский порт и сопутствующие объекты, а также автомобильное шоссе с асфальтовым покрытием (Софийск — Де-Кастри). Управление расположилось в Де-Кастри¹¹.

Летом 1950 г. на различных объектах, связанных с линией до м. Лазарева, было более 40 колонн заключенных (до 25 тыс. чел.), 5 тыс. досрочно освобожденных, 3 тыс. вольнонаемных. В октябре 1950 г. только на строительстве № 507 числились 1958 заключенных, в январе 1951 г. — 3814, на 1 января 1952 г. — 11207 чел. Летом 1952 г. на различных объектах этого строительства находилось 15 строительных колонн — 15000 заключенных и 2000 вольнонаемных. Строились зимники, дороги-лежневки и автодорога Софийск — Де-Кастри, паротурбинная электростанция и сопутствующие объекты, также морская паромная переправа, железнодорожные подходы к ней и другие объекты¹².

Над сооружением тоннельного перехода после утверждения генпроекта строительство № 507 занималось всего 4 месяца, так как 14 ноября 1952 г. его поручили строительству № 6. Кроме тоннеля строилась паротурбинная электростанция и другие сопутствующие объекты.

В 1953 г. на строительстве № 507 (январь) числились 13030 заключенных, на строительстве № 6 (апрель) — 3700¹³. 25 марта 1953 г., вскоре после смерти Сталина, пришел приказ Совета министров СССР о прекращении строительства, хотя был проделан значительный объем работ. К 1 февраля 1953 г. уложены рельсы на участке Циммермановского отделения (по ним пустили рабочие поезда), заканчивалось сооружение участков Циммермановка — Кади в районе стойбища Карги¹⁴. Прокладывались лесные дороги на участках Кади — «301-й городок», «4-й городок» — «18-й блокпост». Деревянное покрытие было проложено у лагерных пунктов «704-й городок» и «702-й городок». Между с. Кизи и Де-Кастри было построено автомобильное шоссе. От него отходила лесная дорога на 15-й лагерьный пункт (с. Чильба). У 17-го лагпункта вырыли котлован под паротурбинную электростанцию. По направлению к с. Кизи была сделана железнодорожная выемка, между оз. Кизи и заливом Чильба строи-

лась дамба. У пересечения дороги Де-Кастри — м. Лазарева и р. Кади, в районе предполагаемой ст. Маккавеево, соорудили несколько километров насыпи; от с. Виданово до р. Псю, по направлению к паромной переправе также появилась железнодорожная насыпь. Через р. Псю до м. Причального проложили автодорогу шоссе типа, от самого мыса был отсыпан 250-метровый причал. В районе м. Лазарева возвели поселок, причальные сооружения; была вырыта шахта, после чего непосредственно началось сооружение тоннеля, правда, успели пройти только несколько метров. Там также насыпали 1300 м дамбы и два искусственных острова в проливе, к м. Муравьева проложили автодорогу, от него отходила дамба-причал в 75 м.

На сахалинском берегу за этот же период от м. Погиби по направлению к м. Лазарева соорудили 1600-метровую дамбу. Далее, по направлению к ст. Даги сахалинской дороги Оха — Катангли, проложили 28 км автодороги. От м. Уанга (пос. Дружба) к м. Причальному отсыпали 700-метровый пирс, по направлению к линии Погиби — Даги сделано 24 км насыпи. От Селихино до м. Лазарева успели построить около 100 лагпунктов, обслуживавших различные объекты¹⁵. Обследованием этих лагпунктов и занималась экспедиция ХККМ, организованная при финансовой поддержке РГНФ. Заблаговременно в секторе архивов управления Дальневосточной железной дороги ознакомились с проектом строительства ветки Комсомольск-на-Амуре — Победино. В архиве Дальневосточной территориальной инспекции государственного геодезического надзора были осмотрены крупномасштабные карты (1:100000, 1:25000) рекогносцировки 1952—1956 гг.

Летом 2000 г. мы прошли маршрут от с. Софийска до рабочего поселка Лазарева. За время экспедиции обнаружили и обследовали остатки лагпунктов и объектов строительства железной дороги. Территория заросла густым подлеском и молодыми деревьями, большая часть строений разрушилась. Наименования мы брали или из данных карт, составленных по материалам рекогносцировки 1952, 1953, 1956 гг. или по названиям ближайших природных объектов.

В окрестностях с. Софийска осмотрены расположенные на трассе нефтепровода остатки трех лагпунктов. Описание одного из них, наиболее сохранившегося, приводим ниже.

Лагпункт «Блокпост 303-й» расположен в 16,2 км на юго-запад от пристани с. Софийска Ульчского района Хабаровского края. Южная часть поселения — это остатки срубов размером 6 на 13 м, высотой до 2 м, без крыш и перекрытий. Срубы разделены бревенчатыми перегородками на три секции. Внутри обнаружены фрагменты изолированной проволоки от наружной электропроводки и керамические изоляторы. На северной части поселения выявлены остатки 9 срубов. Один из них по остаткам оборудования определен как дизельная. Сохранилось также 30 м ограждения из столбов диаметром 25—30 см и высотой до 3 м, верхушки которых заострены под конус. Столбы вкопаны в землю на расстоянии 3 м друг от друга. Между ними натянута 18 горизонтальных рядов колючей проволоки и 2 — перекрещивающиеся. В углу сохранились следы вышки. Судя по внешним признакам, к северу от дороги располагалась охраняемая производственная зона лагпункта, а к югу от дороги размещался обслуживающий персонал.

В окрестностях с. Де-Кастри находились укрепрайоны (вернее то, что от них осталось), построенные в 30-х годах на горе Северной и п-ве Орлова, рыбзавод 50-х годов в бухте Табо, лагпункт Кижуч. В окрестностях с. Чильба осмотрены остатки котлована под электростанцию, выемки и дамбы между зал. Чильба и оз. Кизи.

Несколько слов о лагпункте Кижуч. Он находится в 31 км к северо-востоку от с. Де-Кастри Ульчского района Хабаровского края. Здесь обнаружены ос-

татки столбовой конструкции, устроенной по принципу лабаза. Размеры — 10 на 10 м и высота — 3 м. Вероятно, это был продовольственный склад. В 15 м к востоку от дороги, параллельно последней, расположено ограждение зоны, такое же, как у «Блокпоста 303-й». По углам участка, внутри ограждения, лежат рухнувшие сторожевые вышки предположительно высотой до 5 м и шириной 2 м каждая. Это были конструкции на столбах, обшитые досками. Крыша каждой также дощатая. В средней части ограждения, у дороги расположены опорные столбы ворот. Внутри зоны — остатки 7 строений. Один сруб собран из круглых ошкуренных бревен размером 10 на 20 м и высотой до 3 м. Крыша не сохранилась. 4 строения, вероятно, были дощатыми, так как от них остались только бревенчатые каркасы. Внутри обнаружены двухъярусные четырехместные нары типа «вагонки» размером 0,65 на 1,95 м и высотой 1,35 м. Обнаружено также 2 котлована глубиной 2 и 3 м. Вероятно, это была жилища зона с погребами.

Интерес представляет найденный котлован под паротурбинную электростанцию, он расположен в 2 км к юго-востоку от пирса с. Чильба Ульчского района Хабаровского края, на склоне г. Гусиной, к югу от автодороги Чильба — Де-Кастри. На момент обследования котлован был затоплен. Зеркало воды было подпрямоугольных очертаний 100 на 125 м и (по данным карты 1952 г.) глубиной до 20 м. По одной информации, котлован накануне затопления внизу был забетонирован, а из бетона торчали металлические стержни для крепления оборудования; по другой — бетонные работы не производились. В 20 м к востоку от котлована обнаружена рухнувшая столбовая конструкция, размерами 8 на 8 м и, предположительно, до 4 м высотой. По сведениям информаторов, это была камнедробилка.

В районе м. Лазарева мы работали в с. Нигирь, на п-ве Невельского и в рабочем пос. Лазарева. Оттуда на лодках переправились на п-ов Невельского, где, следуя вдоль заброшенного шоссе 50-х годов от м. Причального до горы Чертовой (Шапка Невельского), осмотрели остатки 6-го лагпункта и карьер. Вот описания некоторых находок.

Лагпункт «Поселок 24-й» расположен в 13,5 км к востоку от с. Виданово Николаевского района Хабаровского края, на восточном склоне горы Камень-Кад. Поселение из 11 сооружений расположено с западной стороны дороги, проложенной от с. Виданово к м. Причальному. У входа в лагерь виден сруб, собранный из бруса, определенный как хлебопекарня. Под рухнувшей крышей обнаружены две печи для выпечки хлеба, установленные на кладке из обломков камня и глины. Крыша двускатная, покрыта дранкой. Размеры сруба 5 на 10 м. Высота не определяется. К западу от него обнаружены остатки сооружения, определенного как сапожная мастерская (фрагментами ботинок и резиновых сапог). Строение дощатого типа. В 150 м видно ограждение лагерной зоны размером 270 на 150 м. Между столбами с коническими вершинами натянута 20 горизонтальных рядов колючей проволоки и 2 ряда диагонально перекрещивающиеся. Кроме того, на 10—15 см ниже верхнего торца, под углом 90—110°, отходят перекладины длиной до 0,5 м, по ним протянуто 3 ряда проволоки. По углам ограждения, внутри участка, расположены 2 почти целые и 2 рухнувшие сторожевые вышки. Они собраны на столбовом каркасе, помещение для часового обшито досками. Крыша каждой тоже из досок, расходящихся радиально из ее центра. Размеры вышки — 2,8 на 2,8 м, высотой от 4,5 до 5 м. На самой зоне обнаружено 9 сооружений. Котлован с обваловкой размером 2 на 4 м, глубиной 1 м изнутри обложен стенками из бревен диаметром 20 см. Над котлованом, судя по остаткам, стояла столбовая конструкция, обшитая досками. Функциональная принадлежность сооружения неясна.

Один из срубов размером 50 на 40 м, высотой 3 м определен как столовая. Внутри 4 чугунных котла диаметром 130 см и высотой 1 м, 2 из них обложены

кладкой из обломков камня и глины. Сруб г-образной формы. Рядом со столовой расположен «колодец» — котлован 1,5 на 1,5 м, глубиной более 2 м (точнее установить не удалось — затоплен водой). Сверху он защищен срубом.

5 срубов, сложенных из бруса одинаковой формы — 30 на 50 м, большей частью разрушены. Посередине, вдоль длинной перегородки идет одна бревенчатая, по короткой стороне — 4 бревенчатых перегородки, образующие вместе 10 секций. В одном бараке в секции сохранились двухэтажные четырехместные нары типа «вагонки», размером 0,65 на 1,95 м. и высотой 1,35 м. Комната размером 3 на 6 м, с одним окном. Нары расположены попарно, в полуметре друг от друга, от другой пары — на 2 м.

Сохранился сруб из бруса 4×8×3 м с двускатной крышей, обшитой досками, высота крыши — 1,5 м. Судя по железным прутьям, приколоченным к оконным проемам, это был склад. В 50 м от северо-западного угла ограждения обнаружена сторожевая вышка.

Лагпункт «Поселок 4-й» расположен в 10,8 км к востоку от с. Виданово Николаевского района Хабаровского края, на северном склоне горы Камень-Кади с западной стороны дороги, проложенной от Виданово к м. Причальному. Ограждением с колючей проволокой очерчен участок 250 на 200 м. Обследована юго-восточная часть зоны. Выявлены остатки 5 сооружений.

Сруб, собранный из бруса, в 50 м от дороги. Размеры — 40 на 10 м. Высота — до 3 м и крыши — до 2,5 м. Коридор шириной 2 м огражден бревенчатыми перегородками. Стороны разделены на 8 секций с двумя входами и двумя окнами. По одной секции в центре с одним входом и одним окном. Во многих комнатах обнаружены следы кирпичного фундамента под печки из бочек. На косяках — дверные крючки или щеколды. Крыша двускатная, обложена дранкой. Сруб определен как управленческий барак, возможно — управление Приморской экспедиции, занимавшейся строительством паромной переправы.

К востоку от него расположен обрушившийся сруб из бруса. Определен как склад или помещение для обработки рыбы. К северу от него — котлован, обложенный бревнами, с перекрытием сверху. Размеры котлована — 2×2 м и 2 м глубиной. Лаз 0,5 на 0,5 м. Вероятно — погреб. В северо-восточном углу поселения, под слоем дерна обнаружены обломки винных бутылок и стеклянных банок с клеймами на донышках — 1949, 1951, 1952 гг.

Пункт «Чертова гора (Шапка Невельского)» расположен в 8,5 км к востоку от с. Виданово Николаевского района Хабаровского края. Поселение состоит из остатков четырех сооружений. Судя по сохранившимся элементам, это были щитовые домики. Обнаружены 2 чугунные печи прямоугольной формы, две разборные железные кровати с пружинной сеткой, печка из бочки, обложенная обломками кирпичей, форма для выпечки хлеба и другие предметы. Вероятно, это был временный поселок для персонала, обслуживавшего карьер. В 250 м находился карьер открытого типа, где обнаружены — трак от гусеницы экскаватора, лом, остатки консервных банок, лопат и др.

В этом же районе зафиксированы отдельные предметы, относящиеся ко времени сооружения паромной переправы. Каток бетонный дорожный, расположен в 11,25 км к востоку от с. Виданово Николаевского района Хабаровского края, на северном склоне горы Камень-Кади. Представляет собой цилиндр диаметром 1 м и шириной 1,5 м. Его осью является железный стержень диаметром 5 см. С одной стороны обломан, с другой — выходит из корпуса катка на 15 см. Применялся, вероятно, для укатывания дороги. Ковш и стрела от экскаватора лежали раздельно в 120 м от мыса Причального, в 20 м от берега. Размер ковша 1×0,6×0,4 м. Размеры стрелы 0,5×0,5×5 м.

В рабочем поселке Лазарева во время поисков входного портала в тоннель под проливом Невельского, осмотрены остатки 11 объектов (не эксплуатирующиеся полевые дороги, карьеры, места расположения поселков строите-

лей и т. п.), относившиеся к данному строительству. Сохранилась только шахта тоннеля. По результатам исследования выдвинуты следующие предположения. Первое — вход хорошо замаскировали, поэтому даже при осмотре места строительства он не замечен. Второе — участники экспедиции не обнаружили и не исследовали то место, где строили портал. Третье — к строительству портала не успели приступить. Задачу по доставке в Хабаровск собранных экспедицией артефактов взяло на себя Управление исполнения наказаний МЮ РФ по Хабаровскому краю.

Шахта тоннеля расположена на юго-восточной окраине рабочего поселка Лазарева Николаевского района Хабаровского края, на мысе Средний. Верхнее отверстие находится на 40-метровом мысовидном уступе террасы. Шахта около 9 м в диаметре, глубиной (видимая часть) до 25 м. Выложена из чугунных тюбингов, положенных на бетонную обкладку и скрепленных металлическими болтами около 4 см в диаметре. По рассказам информаторов, она была до 60 м глубиной, позже затопленную её засыпали мусором. Технология работ была следующая: сверлили скальный грунт, закладывали взрывчатку (аммонал), взрывали, вынимали породу. Углублялись примерно на 1 м, затем заливали стены бетоном, монтировали один или два пояса тюбингов, после процесс возобновлялся. В феврале 1953 г. вышли на проектную глубину. Позже начали вести горизонтальный ствол непосредственно тоннеля. До 25 марта 1953 г. успели пройти только 8 м к проливу и 6 м в сторону материкового портала.

По итогам работы экспедиции сделаны следующие выводы. Лагпункты можно разделить на три группы. К первой относятся поселения, обслуживавшие строительство или капитальный ремонт нефтепровода — «Блокпост 303-й», «Блокпост 19-й», «Городок 301-й», «Кижуч». Они отличаются тем, что для срубов использовались круглые бревна. В ограждении — столбы диаметром до 30 см без перекладин. Ко второй группе относятся пункты, расположенные на п-ве Невельского — «Поселок 24-й», «Поселок 4-й», «Сарай». При их строительстве использовался брус. В ограждении — столбы до 25 см в диаметре с перекладинами. К третьей группе относится пункт «Чертова гора (Шапка Невельского)». Там были собраны, вероятно, временные сооружения типа щитовых домиков. Вторая и третья группа лагпунктов сооружали паромные переправы. Такого же типа, вероятно, были и лагерные пункты «Поселок 18-й», «Поселок 23-й». Нары почти во всех бараках использовались двух типов: двухэтажные четырехместные (типа «вагонки»), а также одноэтажные, складные железные кровати были во всех трех типах лагпунктов, кроме того, они обнаружены в воинских частях в данном районе (батарея на горе Северной у с. Де-Кастри). Пища готовилась в чугунных котлах, как правило, однотипных: высотой от 0,7 до 1 м, диаметром около 1,3 м. Почти во всех бараках зафиксированы остатки электропроводки наружного типа, крепившейся на фаянсовых изоляторах. Электричество поступало от дизельных, остатки одной из них обнаружены в лагпункте «Блокпост 303-й». Оно использовалось также для освещения периметра ограждения, о чем свидетельствуют остатки прожектора в «Поселке 23-й».

Лагпункты делились на производственные и жилые зоны. И те и другие ограждались колючей проволокой. Вне ограждения проживали охрана лагеря и обслуживающий персонал.

В окрестностях с. Софийска осмотрены остатки наиболее доступных лагерных пунктов. Те же, что расположены в окрестностях села — «Городок 301-й (Хальджа)», «Городок 302-й», «Городок 13-й», «Городок 14-й», «Городок 505-й», бывшее с. Яй, «Блокпост 17-й», «Блокпост 18-й» — находятся глубоко в тайге. Для их обследования необходим вездеход.

«Городок 704-й», «Городок 702-й», «Блага», «Сахалин» расположены на южных берегах оз. Кизи, их можно обследовать только на моторной лодке. В

окрестностях с. Де-Кастри почти всё уничтожено. Интерес представляют только остатки лагпункта у пересечения трассы Де-Кастри — Лазарева с р. Кади и пунктом «Поселок 17-й», но для их осмотра нужен транспорт высокой проходимости. Есть объекты для исследования по другой теме — строительство укрепрайонов на побережье Дальнего Востока в 30-е годы XX в. (горы Северная и Арбат, п-в Орлова).

Большое количество лагпунктов было в районе п-ва Лазарева. Это «Поселок 3-й», «Поселок 4-й», «Поселок 6-й», «Поселок 7-й», «Поселок 9-й», «Поселок 19-й», «Поселок 25-й», «Медвежка», «Аавтобаза Нигирского лесхоза» — у с. Погиби на Сахалине. Большинство из них можно обследовать на любом виде автотранспорта или пешими экскурсиями.

В районе м. Лазарева и с. Погиби еще возможно обнаружить следы строительства тоннеля под проливом Невельского. Актуальность данной теме придает тот факт, что в 2001 — 2002 гг. на этом месте будут проводиться изыскательские работы для проектирования строительства железнодорожного моста или тоннеля. При этом многие памятники истории могут быть безвозвратно утеряны.

После постановления Совета министров СССР и амнистии 1953 г. почти все лагпункты опустели — их спешно передавали местным леспромхозам. Часть строений была разобрана и использовалась при сооружении жилья в близлежащих населенных пунктах, многие оставшиеся вне деятельности леспромхозов лагпункты оказались заброшенными. Из-за пожаров, расчистки местности под пашню и сенокосы, другой хозяйственной деятельности большая часть их уничтожена (как, например, в районе строительства электростанции у с. Кизи). И только в районе п-ва Невельского они сравнительно хорошо сохранились. В итоговых материалах экспедиции предлагаются меры к сохранению этих объектов и взятию их под охрану государства.

¹ Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. Комсомольск-на-Амуре, 1999. С. 241—244.

² Черный А.К. Остаюсь дальневосточником. Хабаровск, 1998. С. 347; Зуев В.Ф. Первопроходцы... С. 244—249

³ Там же. С. 245—249.

⁴ Там же. С. 250—251, 266, 437.

⁵ Сектор архивов Управления ДВЖД. Ф. 9. Оп. 1. Д. 44.

⁶ Лежневка — бревенчатая (деревянная) дорога, проложенная через болотистые участки местности.

⁷ Зуев В.Ф. Первопроходцы... С. 269; Система ИТЛ в СССР: 1923—1960. М., 1998. С. 406.

⁸ См. Зуев В.Ф. Первопроходцы... С. 254.

⁹ Там же. С. 272.

¹⁰ Там же. С. 252—253.

¹¹ Там же. С. 282—283; Система ИТЛ в СССР. С. 406.

¹² Зуев В.Ф. Первопроходцы... С. 285.

¹³ Система ИТЛ в СССР. Первопроходцы... С. 406.

¹⁴ Зуев В.Ф. Первопроходцы... С. 274, 284.

¹⁵ Архив Дальневосточной территориальной инспекции государственного геодезического надзора (ДТИГН). По данным крупномасштабных карт (1:100000, 1:25000), составленных по материалам рекогносцировки 1952, 1953, 1956 гг.,

SUMMARY: The authors of the article «The Expedition to the Lower Amur», workers of Khabarovsk Museum of Regional Studies named after N.I. Grodekov Sergei Savchenko and Aleksei Shestakov touched a little-studied topic of the history of the Far East. This is convict labor on the major building projects. Scholars took part in the expedition along the Lower Amur in order to gather data for a new museum exposition «The Development of the Far East in the 20—50-s of the XXth century».

The results of this research are represented in the article.