

ПРИНУДИТЕЛЬНЫЙ ТРУД В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ 1941—1945 гг.



Галина Анатольевна ТКАЧЕВА,
кандидат исторических наук

Система исправительно-трудовых лагерей и колоний СССР энергично формировалась с начала 30-х годов, неоднократно перестраивалась в зависимости от приоритетных направлений, подчиняясь логике внутриведомственных преобразований. Одно оставалось неизменным — широкомасштабное применение труда заключенных для освоения необжитых и малообжитых районов, выполнения плановых заданий.

Численность заключенных не покрывала потребности большинства предприятий и строек НКВД в рабочей силе, а на Дальнем Востоке — тем более. К 15 февраля 1940 г. Железнодорожное строительное управление ГУЛАГа (ЖДСУ) на Дальнем Востоке (Амурский, Западный, Южный [строительство № 202], Буреинский, Восточный, Юго-Восточный, Приморский лагеря) имело 277 015 чел. при потребности в 305 000, Дальлаг (строительство № 201, лесозаготовки) — 63 614 при потребности 68 000, Ушосдорлаг (строительство дорог в Приморском и Хабаровском краях) — 35 425 при потребности 46 000, Райчихлаг (добыча угля в Хабаровском крае) — 8 713 при потребности 10 000, Новотамбовлаг (лесозаготовки в Хабаровском крае) — 11 926 при потребности

16 000, Севвостлаг (золотодобыча и другие работы на Колыме) — 113 847 при потребности 168 000, Владивостокский пересыльный пункт Севвостоклага (пересылка заключенных и грузов из Владивостока в бухту Нагаева) — 17 526 заключенных¹.

В марте 1942 г. в дальневосточном регионе в центральном подчинении находились Буреинский лагерь (ст. Известковая Дальневосточной железной дороги, Нижнее-Амурский лагерь (Комсомольск-на-Амуре Хабаровского края), Райчихлаг (ст. Райчиха Буреинского района Амурской области), Севвостоклаг (Магадан), Свободлаг (пос. Свободный Хабаровского края) Среднебельлаг (ст. Средне-Белая Амурской железной дороги), Умальстрой (пос. Умальта Буреинского района Амурской области, сооружение молибденового комбината), УИТЛ и строительство № 201 (Николаевск-на-Амуре), УИТЛ и строительство 263 (пос. Совгавань, сооружение порта и судостроительно-го завода), УИТЛК Приморского и Хабаровского краев².

На 1 января 1941 г. исправительно-трудовые лагеря и колонии Приморского управления имели 34 самостоятельные производственные подразделения и 193 точки. Владивостокский лагерь численностью 36 459 чел. был сосредоточен в трех колониях и одном пересыльном пункте, шести подразделениях по добыче рыбы, четырех занятых дорожным строительством, по трем — заготовкой леса и оборонными работами, двух — сельскохозяйственными работами, в одном велось гражданское строительство. Наблюдалась четко выраженная специализация в области деревянного судостроения и в рыбных промыслах, где среднегодовой улов составлял 260 тыс. ц, а предельная цифра добычи — 362 тыс. ц³.

В начале 1942 г. в лагерях и колониях УНКВД по Приморскому краю содержалось 23 624 заключенных (3 913 женщин), в том числе 1 647 «директивников». Из этого числа 10 120 чел. были осуждены за бытовые преступления, 4 483 — воровство и конокрадство, 2 371 — хулиганство, 1 711 — за ограбление и умышленное убийство. Отбывали наказание как социально-опасные элементы 4 403 чел.; за контрреволюционную деятельность — 531 чел. К началу 1943 г. численность заключенных значительно сократилась и составила 14 485 чел. (2 336 женщин). Лица, отбывавшие срок за должностные и хозяйственные преступления, кражи, спекуляцию составляли 4 307 чел. или 29,7%, хулиганство — 902 чел. (6,2%), уголовные преступления — 2 699 (18,6), как социально-опасные элементы, рецидивисты — 1 359 чел. (9,4%), расхищение социалистической собственности — 1 158 (8,0), воинские преступления — 1 634 (11,2), контрреволюционную деятельность — 1 760 чел. (12,2%)⁴.

На строительство железнодорожной ветки Комсомольск — Советская Гавань отправлялись все вновь прибывавшие специальные контингенты и в начале 1944 г. заключенных УНКВД по Приморскому краю насчитывалось 9 271 чел., в июле 1944 г. — 8 866 чел., они размещались в 86 лагерных пунктах и использовались, соответственно, на тяжелых работах 1 196 и 936 чел., среднетяжелых — 3 670 и 3 592 чел. и на легких работах — 3 968 и 3 692 чел.⁵

С началом военных действий все рыбные промыслы, рыболовецкий и транспортный флот, судовой флот, лесозавод и бондарный завод были переданы тылу Тихоокеанского флота, организациям рыбной и местной промышленности. Лагерные подразделения выпускали изделия металло- и деревообработки, мебель, обувь, обмундирование, заготавливали лес, ловили рыбу, добывали уголь, выполняли подрядные работы различного вида.

Об объемах можно судить, используя лишь косвенные данные. Владивостокский лагерь, не имея четко выраженного профиля деятельности и выполняя всевозможные заказы работы специального назначения, стал нерентабельным. Сумма ежегодных поступлений от производственной де-

тельности не превышала 2—3 млн. руб. в то время как перед войной равнялась 70—75 млн. и в государственный бюджет перечислялось 50—55 млн.

В феврале 1945 г. председателю государственной плановой комиссии при СНК СССР Н.А. Вознесенскому была отправлена докладная записка с обоснованием необходимости создания специализированного строительного треста ИТЛ и ИТК УНКВД Приморского края численностью 40 тыс. чел. для выполнения первоочередных задач: возведения объектов тяжелой, угольной промышленности, портовых сооружений. Сохранился первоначальный проект этого документа, где предполагалось использовать на таких работах 30 тыс. заключенных, однако резолюция первого секретаря крайкома партии — «мало», поставила все на свои места⁶.

В Управление исправительно-трудовых лагерей и колоний по Хабаровскому краю в ноябре 1942 г. входили три промышленно-исправительные, две сельскохозяйственные, одна рыболовецкая колонии, две колонии контрагентских работ, четыре лагерных пункта по эксплуатации и ремонту автотранспорта и механизмов, пять — строили специальные объекты, три — шоссевые дороги, семь отрядов чистили от снега аэродромы; сюда же входили пересыльный пункт, автотранспортная контора, инспекция исправительно-трудовых работ. В управлении числились 23 512 чел.: осужденных за контрреволюционные преступления — 1 377 чел., особо опасные преступления — 1 782, имущественные и хозяйственные преступления — 19 097 чел., в том числе по указу от 26 июня 1940 г. — 235 чел. Возрастной состав был таков: не достигшие 18 лет — 550 чел., 18—30 лет — 11 563, 30—50 лет — 10 592, 50—60 лет — 573, свыше 60 лет — 234 чел. В том числе «сидели» 55 немцев, 3 румына и 8 финнов⁷.

В июле 1943 г. из Нижне-Амурского лагеря в УИТЛК Хабаровского края были переданы Свободненский центральный авторемонтный завод, Центральный ремонтный завод на ст. Тахтамыгда, Центральные ремонтные мастерские на ст. Известковой Биробиджанский авторемонтный завод и сельхоз Кульдур с общей численностью 6 240 чел., из них 5 546 чел. были осуждены за контрреволюционные преступления, уголовные преступления — 1 018, воинские — 120, должностные и хозяйственные — 828 чел., по указам от 26 июня 1940 г. и 26 декабря 1941 г. — 70 чел. Большинство являлись русскими — 3 511 чел., украинцев — 865 чел., белорусов — 469, немцев — 11, поляков — 24, китайцев — 2, 1 кореец, 4 иностранных подданных. В возрасте 17—30 лет было — 1 759 чел., 31—50 лет — 2 990 чел.⁸

Предприятия, переданные в Хабаровский край, были оснащены специальным оборудованием, приборами, позволявшими выполнять капитальный и средний ремонт автомобилей, тракторов, электромоторов, разнообразных строительных механизмов, железнодорожного оборудования, а также изготавливать запасные части, инструменты. Одновременно производился выпуск боеприпасов, в частности, осколочных мин двух видов, специальной тары не только для своих нужд, но для других заводов⁹.

В документах отмечались тяжелые условия труда: приточно-вентиляционная система отсутствовала, ограждение опасных рабочих мест не было закончено, землеподготовительное отделение не отвечало элементарным правилам организации производства, очистка отливок производилась ручным способом. Бытовые условия требовали улучшения: часть матрацев не была набита даже сеном, выдавалось белье второго и третьего срока носки¹⁰. Естественно, это приводило к заболеваниям, но, главное, к снижению производительности труда.

Свободненский исправительно-трудовой лагерь с людскими и материальными ресурсами 10 подразделений в начале 1944 г. также был принят в состав УИТЛК. На 11 марта 1944 г. в лагере содержались 9 369 заключенных: 8 107 мужчин и 1 262 женщины, по составу преступления: за

контрреволюционную деятельность были осуждены 4 268 чел., уголовную — 2 601, воинские преступления — 494, по указам — 438 чел. В основном здесь были народы СССР — 8 693 чел., других стран — 336 чел., в том числе 25 финнов, 172 немца, 9 китайцев, 7 корейцев, 98 поляков, 25 греков¹¹.

Основным направлением хозяйственной деятельности Желукского, Возжаевского, Крестовского отделений являлось сельскохозяйственное производство; Суржевского и Перского — лесозаготовка, производство пиломатериалов и товаров широкого потребления из дерева; Свободненского и Бушуйского — швейное, обувное производство; Октябрьского — договорные работы. Свободненский завод № 1 производил сельхозмашины и запасные части. Центральная электростанция обеспечивала электроэнергией¹².

К началу 1944 г. Управление исправительно-трудовых лагерей и колоний Хабаровского края состояло из 29 самостоятельных подразделений, со 114 командировками, колоннами и подкомандировками, а также из 32 инспекций исправительно-трудовых работ, со среднегодовой численностью заключенных в 1943 г. — 24 тыс. чел., в 1944 г. — 35 тыс. чел. На 16 января 1945 г. в 27 подразделениях УИТЛК содержались 32 245 заключенных, 1 827 директивников, 745 чел. в рабочих колоннах, насчитывалось 3 064 чел. вольнонаемного состава и 2 716 чел. военизированной охраны¹³.

Лагеря и колонии выпускали боеприпасы, изготавливали специальную тару, ремонтировали воинское вещевое имущество для Дальневосточного фронта, обеспечивали бесперебойную работу авиации по заданию ГКО, осуществляли подрядные работы по строительству Бироканской бумажной фабрики, Хабаровской электростанции, завода им. Орджоникидзе, Хорского лесозавода и других объектов, вели добычу угля в Райчихе, молибдена — в Умалыте, строительство судоверфи — в Николаевске-на-Амуре, обслуживали морфлот на Сахалине и Камчатке, изготавливали предметы широкого потребления из местного сырья и отходов деревообработки; лесозаготовки велись, главным образом, для предприятий оборонной промышленности, сельскохозяйственное производство обеспечивало собственные потребности в овощах, мясной и рыбной продукции¹⁴.

По состоянию на 1 января 1944 г. лагерная система региона центрального подчинения была сконцентрирована на лесозаготовках (Свободненский ИТЛ — 9 875 чел.), сельскохозяйственном производстве (Средне-Бельский ИТЛ — 4 283 чел.), на строительстве № 500 — железная дорога Комсомольск — Советская Гавань (Восточный ИТЛ — 13 100 чел. и Нижне-Амурский ИТЛ — 33 746 чел.), добыче редких и цветных металлов (Северо-Восточный ИТЛ — Дальстрой 81 491 чел.)¹⁵.

Средне-Бельский исправительно-трудовой лагерь обеспечивал сельскохозяйственной продукцией дальневосточный спецконтингент. В мае 1945 г. в нем содержались 5 812 заключенных, (4 528 мужчин и 1 284 женщины), которые были осуждены: за контрреволюционные преступления — 1 910 чел., бандитизм, вооруженное ограбление, умышленное убийство — 329, воинские преступления — 330, должностные и хозяйственные — 309, имущественные — 724, прочие уголовные — 2 132 чел. Из них 1 108 чел. были специалистами и квалифицированными рабочими, что составляло 22,7% к общему числу. Осужденные обрабатывали 20 7391 га земли, включая 13 062 га пашни, 3555 га — залежей и пустоши, 1172 га — сенокосов, 2495 га — выгонов и выпасов, 13,5 га — садов и ягодников, 1506 га — прочих удобных земель и 2 183,8 га — неудобных. Преобладали зерновые культуры. Имелось также 1185 голов крупного рогатого скота, 2 393 свиней, 500 лошадей¹⁶.

Исправительно-трудовые лагеря региона выполняли большие объемы работ по спецстроительству. Для нужд Дальневосточного фронта, Тихоокеанского флота, Краснознаменной Амурской флотилии велось строительство

15 бензоскладов, расположенных в Петропавловске, Усть-Большерецке, Александровске на Сахалине, на ст. Завитой, Куйбышевке-Восточной, в Бикине, в бухте Де-Кастри.

В годы войны заключенные большинства лагерей строили для Дальневосточного фронта аэродромы. Именно они объявлялись самыми важнейшими объектами, и на их возведение, по разнарядке НКВД СССР за № 00358 от 8 апреля 1941 г., со всех лагерей региона направлялись 42 тыс. чел. По самым общим подсчетам было сдано, при недостатке рабочей силы, 20 аэродромов со взлетно-посадочными полосами, летными полями, местами для стоянки самолетов, бомбо- и бензохранилищами, подъездными путями. Новые объекты возводились в Николаевске-на-Амуре, Хабаровске, Елизово (на Камчатке), близ населенных пунктов Биробиджан, Бирофельд, Куйбышевка-Восточная, Желтый Яр, Завитая, Поздеевка, Тахтамыгда, Чекунда, Кондон, Мариинск, Любитовка, Богуславка, Горин, Седанка, Соколовка, Сергеевка, Романовка, расположенных как в Хабаровском, так и в Приморском краях, причем в самые сжатые сроки¹⁷.

Это стало возможным в результате добровольной работы по 14—15 час. в сутки и вольнонаемного состава, и заключенных. Аэродромы строились на пределе возможностей, что, как отмечалось на производственном совещании 26 апреля 1943 г. при Уполномоченном НКВД по Дальнему Востоку комиссаре госбезопасности 2 ранга Гоглидзе, приводило «к износу рабочей силы и плачевным результатам» (стиль документа). Одновременно, по постановлению ГКО, лагеря выполняли различные работы, направленные на бесперебойную эксплуатацию аэродромов, особенно в зимнее время¹⁸.

За успешное выполнение заданий по строительству аэродромов в мае 1943 г. были представлены к награждению орденом Трудового Красного Знамени 3 чел., орденом «Знак почета» 12 чел., медалью «За трудовую доблесть» 7 чел.¹⁹

Острая необходимость заставила пересмотреть сроки строительства нефтепровода от месторождений нефти на о-ве Сахалин к потребителям, начатого по постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) за № 457—156 с от 5 апреля 1940 г. и рассчитанного на три года. Созданное специальное строительное управление № 15 Наркомнефти испытывало нужду не только в материалах, но и в рабочей силе (достаточно сказать, что к началу 1941 г. здесь трудилось 2,5 тыс. чел.), поэтому сооружение нефтепровода не укладывалось в плановые сроки. Постановлением СНК СССР от 7 мая 1941 г., на основании приказов Наркомнефти от 9 мая и Наркомата внутренних дел № 0250 от 17 мая 1941 г. строительство нефтепровода передавалось ГУЖДС НКВД и возлагалось на Нижне-Амурский исправительно-трудовой лагерь²⁰.

В начале 1942 г. на строительстве работали 8,3 тыс. чел., однако в дальнейшем непосредственно с основных объектов в Красную Армию (по указу) убыли 800 чел. Из 3 тыс. заключенных удалось набрать лишь 1,4 тыс. Чтобы как-то решить проблему договорных работ, в г. Комсомольске были сняты 1 тыс. чел. и еще 4 тыс. — у лесозаготовительных подразделений, что почти парализовало их работу. На 1 июля 1942 г. стройка № 15 располагала 11,7 тыс. чел. при потребности 15 тыс.²¹

Для оперативного руководства трасса была разбита на 6 участков, которые возглавили работники управления Нижне-Амурского лагеря во главе с начальником Г.М. Ориентлихерманом и главным инженером Г.Д. Чхеидзе. В первом полугодии 1942 г. фактическое использование рабочей силы по группе «А» составляло 79,6% при плане 77,8%. На стройке было 164 автомашины, из них 50 оборудованы под трубовозы, 34 трактора, однако из-за отсутствия запчастей они в основном простаивали²².

1 ноября 1942 г. нефтепровод Оха — Софийское со всеми его сооружениями был сдан в промышленную эксплуатацию. Стоимость фактически

выполненных работ составляла 185 млн. руб., а с учетом удорожающих факторов — 196,7 млн. при плане 235,7 млн. руб. Как подчеркивалось в стенограмме заседания правительственной комиссии, экономия была достигнута благодаря применению скоростных методов производства работ, организации добычи и переработки местных материалов в пунктах их потребления и специфическим условиям лагеря, что позволило значительно удешевить стоимость труда²³. Кроме строительства нефтепровода Нижне-Амурский исправительно-трудовой лагерь в этот период осуществлял сельскохозяйственные и лесозаготовительные работы, предоставлял 6 723 заключенных и 61 «директивника» на договорные работы: строительство заводов «Амурсталь», Комсомольского судостроительного (по распоряжению крайкома партии), Комсомольского нефтеперерабатывающего завода (по личному указанию Л.П. Берия), снаряжательного завода и завода морских и автобронетанковых аккумуляторов (по решению ГКО) и другие стройки местного значения — по указаниям НКВД²⁴.

Для выполнения указов ГКО о перестройке хозяйства на военный лад в лагере были организованы специальные производства, представлявшие собой крупные, в значительной степени механизированные предприятия общей численностью рабочих 7,5 тыс. чел., целиком состоявшие из активированных инвалидов, ослабленных, с категорией легкого труда и женщин, т. е. такой рабочей силы, которая не могла быть использована на других работах. Выполнялись заказы Дальневосточного фронта по пошиву и ремонту армейского вещевого имущества, изготовлению обозного имущества, различных инструментов, кузовов автомашин, санитарных лодок и различных изделий из дерева. К октябрю 1942 г. лагерь отремонтировал и реставрировал 102,8 тыс. полушубков, 28,3 тыс. шинелей, 35,2 тыс. гимнастерок, 100,9 тыс. телогреек, 188,5 тыс. брюк ватных, 155,6 тыс. пар валенок, 13,3 тыс. одеял, изготовил 10,5 тыс. кирко-мотыг, 49,1 тыс. топорщ, 460 тыс. деревянных ложек, 2,5 тыс. кузовов автомашин и многое другое на сумму 20,5 млн. руб. (без стоимости материала и ремонта вещевого имущества) и непосредственно для нужд лагеря на сумму 14,5 млн. руб. Выпуск продукции для армии обеспечивался без специальных фондов за счет использования местного сырья и отходов, достигнутая экономия составляла 24,7% стоимости продукции, выпущенной для фронта²⁵.

Следует подчеркнуть, что за 1941 г. из Нижне-Амурского лагеря, по соответствующим указам правительства, было освобождено свыше 15 тыс. чел., и общая численность заключенных на 1 января 1942 г. определялась в 51 111 чел., в том числе 42,9% были пригодны к тяжелому физическому труду и 31,7% — к легкому. На 1 октября 1942 г. в исправительно-трудовом лагере содержались 32 063 заключенных (из них 8 360 — за контрреволюционную деятельность), рассредоточенных по 125 колоннам-зонам. Были расконвоированы и проживали за зоной лагеря 3 271 чел. Из 31 099 чел. списочного состава по строевой записке, были пригодны к тяжелому физическому труду 5 148 чел. — 16,7%, среднему — 7 676 чел. — 24,7%, легкому — 11 508 чел. — 37%, находились на коечном лечении — 2 022 чел. — 6,5%, инвалиды — 2 737 чел. — 8,8%²⁶.

Нижне-Амурский лагерь к 1 сентября 1943 г. выполнил работы по строительству железнодорожной линии Усть-Ниман — Комсомольск, заводов и сельхозов, договорные работы по сооружению аэродромов, железнодорожной ветки Буршахтстроя, выполнению спецзаказов для Дальневосточного фронта, выпуску спецпродукции по заказу ГКО.²⁷

Слабо развитая коммуникационная связь региона потребовала срочных мер по повышению пропускной способности грунтовых, шоссейных, железных дорог, военно-морских баз и торговых портов, при выполнении кото-

рых использовался принудительный труд. Государственный Комитет Оборона 21 мая 1943 г. принял решение о строительстве железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань для пропуска шести пар паровозов в сутки, а также трех морских причалов в бухте Ванино. До 1 августа 1945 г. планировалось уложить 545 км главных и станционных путей, 6 765 погонных м деревянных мостов и труб, 450 погонных м морских причалов, выполнить 152,6 тыс. куб. м каменной кладки искусственных сооружений, 216 тыс. куб. м постоянного и 1 220 тыс. куб. м временного гражданского строительства, построить 16 пунктов водоснабжения, автодорогу, линию связи и многое другое, необходимое для функционирования железнодорожной линии²⁸.

Для организации и руководства строительством приказом народного комиссара внутренних дел Л.П. Берия за № 00894 от 26 мая 1943 г. (изданным на основании постановления ГКО № 3407/сс от 21 мая), в системе ГУЛЖДС было создано Управление строительства и лагерей железнодорожной линии «Комсомольск — Совгавань» с местом нахождения в г. Комсомольске-на-Амуре и условным наименованием «Управление строительства № 500 НКВД СССР». Его возглавил зам. начальника ГУЛЖДС и начальник Желдорпроекта инженер-полковник Ф.А. Гвоздецкий, его заместителем по лагерю был назначен майор ГБ Н.Ф. Потемкин (ранее зам. начальника Печорстроя), заместителем по изысканиям и проектированию — П.К. Татаринцев, главным инженером — капитан ГБ В.И. Рождественский.

Для сооружения железной дороги от Совгавани до перевала Сихотэ-Алинь, а также причалов и портовых сооружений в бухтах Ванино и Константиновская был организован Восточный ИТЛ (не путать с довоенным Восточным железнодорожным ИТЛ), который возглавил М.В. Филимонов (ранее — зам. начальника Приволжского ИТЛ)²⁹.

Отсутствие путей сообщения, населенных пунктов, баз снабжения определили необходимость освоения трассы с двух сторон: от Комсомольска-на-Амуре, куда подходила дорога, выстроенная в предвоенные годы, и Советской Гавани, где подход осуществлялся морским путем. Управление представляло собой хорошо отлаженное производство. Руководил строительством заместитель начальника ГУЛЖДС, имевший трех заместителей, в том числе одного — по изысканию и проектированию, в чьем ведении находились Сихотэ-Алинская и Приморская экспедиции с 16 комплексно-изыскательскими партиями. Аппарат главного инженера включал в себя отделы: производственный, контрольно-плановый, финансов, бухгалтерии, канцелярии, техснабжения, электромеханический, связи, лесной, транспортный, автомобильный, гужветеринарный, общего снабжения, торговый, сельскохозяйственный, санитарный, военно-пожарный, охраны и режима, культурно-воспитательный, бытовой, учета и распределения кадров. Политотдел отвечал за массово-политическую работу и имел редакцию со своими подразделениями. Кроме того, к строительству относились центральная база, автобаза, пересыльный пункт, Владивостокское и Хабаровское отделения, авиационная группа и другие подразделения, обслуживавшие строительство³⁰.

Все виды работ возлагались на западном участке на Нижне-Амурский лагерь (управление на станции Хунгари), восточном — на Восточный (управление в Совгавани), а с мая 1944 г., учитывая сложности пересечения горного массива Сихотэ-Алинь, — на Перевальный исправительно-трудовые лагеря. На строительство отбиралась только физически крепкая рабочая сила не только из дальневосточных лагерей, но и других, разбросанных по всей территории страны. На этот счет существовали специальные приказы, в пересыльных пунктах работали комиссии, придирчиво сортирующие прибывших.

К началу 1944 г. должны были поступить 63,8 тыс. чел, а прибыли всего 30 796 чел., в том числе 21 897 — эшелонами, 3 965 — мелкими группами,

1 903 чел. — специализированными колоннами заключенных, 1 177 — трудпоселенцев, 659 — стройбатовцев, 1 195 — автобатовцев. Комиссии НКВД сняли в эшелонах 4 293 чел., а 5 962 чел. забраковали комиссии Хабаровского и Приморского управлений НКВД из-за неудовлетворительного физического состояния. Вследствие нарушения рационов питания на этапах, прибыли 767 чел. больных и 2 250 — ослабленных. Руководящий состав формировался из вольнонаемных, причем также особым приказом категорически запрещалось брать семейных, которые все же поступали, в частности, из Печорлага, Вожлага, Севдвинлага³¹.

Численность занятых на строительстве № 500 постоянно колебалась. Нижне-Амурский лагерь перебросил на трассу из других подразделений 11,8 тыс. чел. На формирование частей Советской Армии были отправлены 6 604 чел. К январю 1944 г. Нижне-Амурский и Восточный лагеря составили 55 650 чел., из них 47 580 — заключенных, 5 230 — директивников, 1 120 — трудпоселенцев, 1 140 — автобатовцев, 580 — стройбатовцев. На трассе работали 35 190 чел.: 29 500 заключенных, 3 210 — директивников, 760 — трудпоселенцев, все стройбатовцы и автобатовцы. В этот период насчитывалось 2 907 инженерно-технических работников, 1 885 служащих³².

В апреле на строительстве были заняты 59,6 тыс. чел., состоявших в 156 различных подразделениях: 16 — лесозаготовительные, 61 — строительные, 24 — автомеханизированные, 9 — связи, 46 — прочие, в том числе 8 штабных, 4 складских. Имелись подразделения, обслуживавшие строительство: авторемонтный и ремонтно-механический заводы в Комсомольске-на-Амуре, швейная фабрика, 5 совхозов и др.³³

В течение 1944 г. в Восточный исправительно-трудовой лагерь прибыли 12 106 заключенных, в основном двумя этапами из Харьковского, Московского, Тамбовского, Свердловского и Новосибирского формирований, из Приморского УИТЛК, причем мужской состав из Приморья на 70% состоял из неоднократно судимых, систематически отказывавшихся от работы, а среди женщин преобладала молодежь 1926—1928 гг. рождения, осужденная за кражи, нарушения паспортного режима и самовольный уход с производства³⁴.

В целях улучшения использования рабочей силы систематически проводились проверки. К ноябрю 1944 г. на строительстве работали 79 тыс. чел., а на 1 апреля 1945 г. Нижне-Амурский лагерь располагал 37 964 чел., в том числе занятых непосредственно на трассе было 22 494 чел., на подсобных предприятиях Комсомольска — 8 468, в совхозах — 6 586 и прочих — 416 чел. В лагере Перевальном было 26 999 чел. (все использовались на трассе), в Восточном — 23 747 чел., из них на трассе работали 21 263 чел.; Владивостокское отделение, швейная фабрика, пересыльный пункт, автобаза, Хабаровская контора и другие насчитывали 3 673 чел. Всего на строительстве числились 93 418 чел., включая 70 756 чел. на трассе, а также 2 590 лошадей, технику — 1 025 автомашин³⁵.

Необходимые материально-технические ресурсы выделялись специальным решением ГКО за № 3857/сс от 23 августа 1943 г. и приказом НКВД СССР № 001388 от 10 августа 1943 г. Рельсы для западного плеча дороги перебрасывались с разбиравшейся железнодорожной линии Ургал — Известковая на участке от ст. Ургал до ст. Кульдур, протяженностью 310 км, для восточного — поступали по импорту. Морские перевозки осуществляло Дальневосточное морское пароходство, с которым был заключен договор, а на погрузочно-разгрузочных работах использовались заключенные Восточного лагеря. К началу 1944 г. из Владивостока в Совгавань было отправлено 26 пароходов, на борту которых находились 14 599 чел. и 47 337 т груза. По железной дороге поступило 6 250 вагонов груза. Авиаотряд перевез из Комсо-

мольска в Совгавань (через перевал) 502 пассажира и 63 т срочных грузов, затрачивая на один полет 1 час. 20 мин., тогда как перевозки через Владивосток занимали почти месяц. Большое количество фуража, продовольствия и обмундирования сбросили непосредственно на трассу³⁶.

Оборудование на строительство поступало из бывших лагерей, в каждом из которых организовывалась своя ремонтная база. Чтобы сократить расходы, использовали местное сырье и материалы: кирпич изготовляли три небольших завода в Пивани, Хунгари и Совгавани, цемент шел со Спасского цементного завода, столярные изделия и отдельные детали зданий изготовлялись на деревообрабатывающих комбинатах, организованных в лагерях. Там же шили и ремонтировали одежду, обувь. Основное сельскохозяйственное производство сосредоточивалось в 5 подразделениях, в течение трех лет освоивших 940 га новых земель и имевших 6713 га пашни³⁷.

К началу сентября 1945 г. на строительстве № 500 были заняты 95 546 чел., в том числе на основной трассе — 67 838 чел., 10 726 — в совхозах и 3 037 чел. — на спецобъектах. Из 3 668 лошадей и 894 автомашин на трассе использовали 1 987 лошадей и 439 автомашин, а также 25 экскаваторов³⁸.

Строительные работы были начаты в октябре 1943 г., а 15 июня 1945 г., т. е. за 21 месяц, завершилась укладка сквозного рельсового пути от Пивани, на правом берегу Амура у г. Комсомольска-на-Амуре, до бухты Ванино. Нижне-Амурский лагерь производил работы от ст. Комсомольск до ст. Косграмбо протяженностью 187 км; Перевальный — от ст. Косграмбо до ст. Тулучи — 115 км; Восточный — от ст. Тулучи до Советской Гавани, протяженностью 134 км. Одновременно по решению ГКО осуществлялось строительство трех аэродромов с укладкой металлических взлетно-посадочных полос в районе Советской Гавани и б. Ольга. 19 июля 1945 г. на полтора месяца раньше срока открылось временное движение по всей линии. В августе 1945 г. начала работать железнодорожная паромная переправа через Амур, на дороге начались массовые перевозки³⁹.

Эксплуатацию железнодорожных линий и водные перевозки осуществляло Управление эксплуатации железнодорожного транспорта, созданное в апреле 1945 г. в составе строительства № 500, на базе транспортных отделов Нижне-Амурского и Восточного лагерей. В его состав входили линии Комсомольск — Советская Гавань, с тремя эксплуатационными районами 443 км, Комсомольск — Ургал, с одним районом 67 км, Известковая — Ургал, с одним эксплуатационным районом протяженностью 230 км, а общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых УЖДТ, составляла 740 км⁴⁰.

УЖДТ располагало 4 815 специалистами, в том числе 2 033 чел. вольнонаемные, 1 148 чел. железнодорожного полка, 1 629 заключенных. В конце 1945 г. имелось 134 паровоза, 1 920 вагонов, из них 336 крытых, 1 522 платформы, 3 ремонтные базы, 48 катеров, 47 барж и кунгасов⁴¹.

Помимо названных выше сооружались портовые объекты в б. Ванино, осваивался перегон Ванино — Сортировочная, строились ветки Сортировочная — Набережная, Сортировочная — Постовая и другие. Несмотря на указ об амнистии, по которому только из Восточного лагеря убыли 6 008 чел., а по вольному найму оставлены 597 чел., общее число занятых на строительстве не только не уменьшилось, а увеличилось. В октябре 1945 г. в составе лагерей и отделений строительства имелось 240 низовых подразделений, колонн, стройбатов, лечебных учреждений (9 тыс. вольнонаемных рабочих и приравненных к ним), 2,6 тыс. чел. конвойных войск, 4,4 тыс. чел. военизовано-стрелковой охраны, 1,6 тыс. чел. железнодорожного полка, 2,5 тыс. бывших заключенных, задержанных по директиве № 185, 900 спецпереселенцев, 1 тыс.

мобилизованных немцев, 34,3 тыс. заключенных, 12,8 тыс. чел. контингента профилактических фильтрационных лагерей, 49,7 тыс. военнопленных японцев⁴².

В начале 1946 г. на строительстве уже было 129 726 чел., в том числе: 46 919 заключенных, 1 386 чел. спецконтингента, 594 мобилизованных немца и 80 827 военнопленных японцев, причем японцы были рассредоточены по всей трассе, в зависимости от производственной необходимости. Из 38 435 чел. мужчин и 8 484 женщин по специальности использовались 10 101 чел., или 21,5% от числа всех заключенных. Строительные специальности имели 1 834 чел., металлистов было 676 чел., железнодорожников 232 чел., шоферов 720 чел., инженерно-технических работников 179 чел.⁴³

Самый большой процент составляли осужденные за контрреволюционную деятельность (39,2%) — 18,4 тыс. чел., бандитизм — 4 005 чел., хулиганство — 1 755 чел., должностные преступления — 2 845 чел., имущественные — 7 475 чел., спекуляция — 914 чел., по закону от 7 июля 1932 г. — 3 636 чел. и дезертирство — 1 132 чел. Возрастной состав спецконтингента подразделялся: от 17 до 30 лет — 23 728 чел., от 31 до 50 лет — 21 440 чел., составляя 96,3% всех заключенных⁴⁴.

В ноябре 1946 г. железнодорожная линия Комсомольск — Советская Гавань была сдана в постоянную эксплуатацию. Являясь крайним восточным участком БАМа, и при наличии железнодорожной ветки Волочаевка-Комсомольск, она дала второй выход к тихоокеанскому побережью, сокращая расстояние морских перевозок на Колыму, Камчатку, Сахалин более чем на 1 тыс. км по сравнению с перевозками из Владивостока. Согласно утвержденной генеральной смете стоимость строительства оценивалась в 1 млрд. 249 млн. 947 тыс. руб. (2 млн. 574 тыс. руб. на один километр), составив 11 287 тыс. руб. экономии или примерно один процент от сметы. Железнодорожная линия не только обеспечивала заданные параметры движения поездов в сутки, но и по оснащенности превосходила их на 50%⁴⁵. Строительство за № 500 при всех грандиозных объемах выполненных за такой короткий срок работ в сущности не представляло собой ничего необычного. Это был один из многочисленных объектов принудительного труда.

Характерная черта экономики НКВД — чрезвычайно широкое распространение тяжелого физического труда. При огромном парке разнообразного оборудования, коэффициент его использования оставался на низком уровне. Выполнение предвоенных директивных указаний о механизации 60% плановых работ подменялось ссылками на трудности военного времени. График планово-предупредительного и капитального ремонта если и существовал, то выполнялся с учетом острой и первоочередной необходимости, система организации производственных процессов фактически не стимулировала заинтересованность в использовании механизмов.

Повышение производительности труда являлось главной заботой администрации лагерей. Постоянно организовывался обмен опытом передовиков производства. Во всех отчетах в местные партийные органы, с которыми автору статьи удалось познакомиться, постоянно подчеркивалось, что численность не выполнявших нормы сократилась, увеличилось количество плановых выходов на работу, что строительство шло с перевыполнением плана, но нигде не указывалось, какой ценой это достигалось.

За 1941—1944 гг. НКВД СССР построил и сдал в эксплуатацию 612 оперативных аэродромов и 230 аэродромов с взлетно-посадочными полосами; группу авиационных заводов в районе г. Куйбышева; 3 доменные печи общей мощностью 980 тыс. т чугуна в год; 16 мартеновских и электроплавильных печей производительностью 445 тыс. т стали; прокатные станы общей производительностью 542 тыс. т проката; 4 коксовые батареи производительностью 1 740 тыс. т кокса; угольные шахты и разрезы общей производительностью

6 790 тыс. т угля; 46 электрических турбин общей мощностью 596 тыс. киловатт; 6 гидролизных и сульфитно-спиртовых заводов общей производительностью 3 млн. декалитров спирта; 10 компрессорных станций для нефтяной промышленности; 2 химических завода по производству соды и брома; завод нитроглицериновых порохов; мощную радиовещательную станцию, 3 573 км новых железных дорог; 4 700 км шоссежных дорог; 1 058 км нефтепроводов.

За 1941—1944 гг. промышленными предприятиями НКВД СССР выдано: золота (в переводе на химически чистое) — 315 т; олова (в концентратах) — 14 398 т; вольфрамового концентрата — 6 795 т; молибденового концентрата — 1 561 т; никеля электролитного — 6 511 т; меди черновой — 6 081 т; хромитовой руды — 968 000 т; угля — 8 924 000 т, сажи газовой — 10 150 т; нефти — 407 000 т; мин (82 и 120 мм) — 30 200 000 штук; леса и дров — 90 000 000 куб. м.

Удельный вес продукции предприятий НКВД в общем производстве по народному хозяйству СССР составил: по золоту 64%, по платине и палладию — 65%, по оловянным концентратам — 82%, по электролитному никелю — 71%, по молибденовым концентратам — 27%, по вольфрамовым концентратам — 34%, по минам — 17%⁴⁶.

С начала войны и до конца 1944 г. заключенными ГУЛАГа было выпущено 70,7 млн. единиц боеприпасов, в том числе, 25,5 млн. мин, 35,8 млн. ручных гранат и запалов, 9,2 млн. противопехотных мин, 100 тыс. авиабомб, 20,7 млн. комплектов спецукупорки, 1,4 тыс. аппаратов для раций, 500 тыс. катушек для полевого телефонного кабеля, 30 тыс. лодок-волокуш, 70 тыс. минометных лотков, 1,7 млн. масок для противогазов, 67 млн. м тканей, из которых было пошито 22 млн. единиц обмундирования; а также 7 млн. куб. м древесины и другой продукции⁴⁷.

В годы Великой Отечественной войны система исправительно-трудовых лагерей и колоний являлась крупнейшим промышленно-строительным ведомством СССР. За 1941—1944 гг. строительными организациями НКВД было выполнено капитальных работ на 14,2 млрд. руб., что составляло 14,9% всех выполненных строительных работ по народному хозяйству СССР в целом (в 1940 г. около 13% всего объема капитальных работ по народному хозяйству страны).

Миллионы заключенных воспринимались в качестве естественного компонента народного хозяйства страны. Возникнув как инструмент изоляции мнимых и действительно социально-опасных элементов, система исправительно-трудовых лагерей и колоний превратилась в самостоятельную отрасль, дававшую значительный прирост валового национального продукта, обеспечивавшую освоение в самые короткие сроки необжитых районов страны. В силу незначительных расходов на содержание заключенных и высокой интенсификации труда стоимость объемов производства зачастую оказывалась ниже, чем при применении вольнонаемного труда.

Эффективность исправительно-трудовых лагерей и колоний состояла в том, что она позволяла маскировать очередные просчеты, решать проблемы за счет новых «спецконтингентов». Однако постоянное изъятие из народно-хозяйственного комплекса страны самой трудоспособной части населения, помимо моральных издержек, оказывало неблагоприятное воздействие на рост производства в различных отраслях, на баланс трудовых ресурсов, на демографические процессы, семейно-брачные отношения. Гигантские индустриальные стройки по всей территории страны, ломка всего уклада жизни, трудности в снабжении населения, отвлечение финансовых средств на содержание разветвленной сети репрессивного аппарата, — следствие широкомасштабного применения принудительного труда, порожденного административно-командной системой управления, тоталитарным режимом.

Освоение дальневосточного региона шло за счет больших капиталовложений, использования труда спецконтингента, что оказывало разлагающее воздействие на различные ведомства, и, конечно, не способствовало техническому прогрессу. Труд заключенных приводил к экстенсивному наращиванию производства, хищнической эксплуатации природных богатств, и в итоге — к замедлению темпов развития региона.

- ¹ Кокурин А., Петров Н. ГУЛАГ: структура и кадры // Свободная мысль — XXI. 2000. № 3. С. 114—115.
- ² Там же. № 6. С. 121—122.
- ³ ГАПК. Ф.П-87. Оп. 1. Д. 11. Л. 114; Д. 25. Л. 96.
- ⁴ Там же. Д. 36. Л. 3, 8; Д. 46. Л. 9.
- ⁵ Там же. Ф.П-68. Оп. 1. Д. 81. Л. 35; Оп. 4. Д. 80. Л. 27.
- ⁶ Там же. Ф. 131. Оп. 1. Д. 164. Л. 38, 39, 95.
- ⁷ Там же. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 22, 32.
- ⁸ Там же. Ф. 62. Оп. 1. Д. 8. Л. 2, 19, 25, 28, 29.
- ⁹ ГАХК. Ф. 1276. Оп. 1. Д. 18. Л. 75—77.
- ¹⁰ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 306. Л. 2, 7, 9, 52, 58, 70, 80, 92.
- ¹¹ Там же. Ф. 62. Оп. 1. Д. 12. Л. 60.
- ¹² Там же. Л. 30.
- ¹³ Там же. Ф. 26. Оп. 1. Д. 558; Историческая справка. С. 9; ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1865. Л. 21; Ф. 1276. Оп. 1. Д. 11. Л. 91.
- ¹⁴ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 26.
- ¹⁵ Кокурин А., Моргунов Ю. ГУЛАГ: структура и кадры // Свободная мысль. 2000. № 8. С. 111—112.
- ¹⁶ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 138, 139, 150.
- ¹⁷ ГАХК. Ф. 706. Оп. 2. Д. 15. Л. 1, 12, 18, 47, 99, 116, 123, 128, 140, 165, 178; Д. 20. Л. 25—28, 56.
- ¹⁸ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 31, 36, 40; Ф. 73. Оп. 1. Д. 3. Л. 2; ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1085. Л. 3.
- ¹⁹ ГАХК. Ф. 706. Оп. 2. Д. 26. Л. 49—50.
- ²⁰ Там же. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1050. Л. 2; Д. 1306. Л. 2.
- ²¹ Там же. Л. 91, 92.
- ²² Там же. Д. 1316. Л. 12; Д. 1306. Л. 91.
- ²³ Там же. 1306. Л. 15; Д. 1320. Л. 128.
- ²⁴ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 5.
- ²⁵ Там же. Л. 80, 82.
- ²⁶ ГАХК. Ф.П-35. Оп. 2. Д. 501. Л. 79, 113; ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 16. Л. 72, 76, 78.
- ²⁷ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
- ²⁸ ГАХК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1561. Л. 8.
- ²⁹ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 279. Л. 1; ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1561. Л. 8.
- ³⁰ Там же. Д. 1. Л. 15.
- ³¹ Там же. Д. 4. Л. 31; ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1716. Л. 145; Д. 1717. Л. 19.
- ³² Там же. Ф. 26. Оп. 1. Д. 4. Л. 31, 32; ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1718. Л. 33.
- ³³ ГАХК. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1719. Л. 28.
- ³⁴ Там же. Ф. 26. Оп. 1. Д. 300. Л. 3, 5.
- ³⁵ Там же. Д. 277. Л. 5, 6.
- ³⁶ ГАХК. Ф.П-35. Оп. 1. Д. 1561. Л. 43; Д. 1718. Л. 73.
- ³⁷ Там же. Ф. 35. Оп. 1. Д. 1561. Л. 44.
- ³⁸ ИЦ УВД Хабаровского края. Ф. 26. Оп. 1. Д. 279. Л. 9.
- ³⁹ Там же. Л. 1, 9.
- ⁴⁰ Там же. Д. 1. Л. 2; Д. 17. Л. 24.
- ⁴¹ Там же. Д. 17. Л. 24.
- ⁴² Там же. Д. 1. Л. 7.
- ⁴³ Там же. Д. 17. Л. 16, 17.
- ⁴⁴ Там же.
- ⁴⁵ Там же. Л. 39.
- ⁴⁶ Кокурин А., Моргунов Ю. ГУЛАГ: структура и кадры // Свободная мысль. 2000. № 8. С. 111—112.
- ⁴⁷ Земсков В.Н. Гулаг: Ист.-социол. аспект // Социологические исследования. 1991. № 6. С. 26.

Summary. The article by Candidate of Historical Sciences G. Tkachova is on a little investigated issue in the Russian historiography. The material of the publication is prepared on the base of archive data being introduced in the scientific work for the first time. Much statistic data makes it possible to show the system of using of forced labor of special contingent