

**О.В. Корнилова**

**КАК СТРОИЛИ АВТОМАГИСТРАЛЬ  
МОСКВА – МИНСК  
1936–1941 ГГ.**

*Монография*

**Смоленск  
2014**

УДК  
ББК  
К

**Научный редактор:**

доктор исторических наук, профессор **Е.В. Кодин**

**Рецензенты:**

О.В. Козлова, доктор исторических наук, профессор,  
Д.Е. Комаров, доктор исторических наук.

**Корнилова О.В.**

**К Как строили автомагистраль Москва – Минск (1936–1941 гг.) /**  
под ред. Е.В. Кодина. – Смоленск: Свиток, 2014. – 248 с. ил.  
ISBN 978-5-

Книга раскрывает неизвестные страницы истории строительства первой советской автомагистрали Москва – Минск, на возведении которой с 1936 по 1941 год трудились заключенные Вяземлага НКВД.

Автор подводит промежуточный итог десятилетнему изучению истории лагеря и строительства и формулирует концептуальные характеристики экономического, политического и социального функционирования Вяземлага. Исследование базируется на документах из фондов НКВД–МВД СССР, находившихся под грифом «совершенно секретно» до 1990-х гг.

Книга будет интересна как для специалистов, занимающихся историей Гулага, так и для широкого круга читателей.

ББК

ISBN 978-5-

© Корнилова О.В., 2014  
© Оформление, «Свиток», 2014

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	6
<b>Глава I.</b> «Славную дорогу строят чекисты»: строительство автомагистрали Москва – Минск в 1936–1941 гг.....	12
1.1. Начало сооружения шоссе.....	
1. Проект, финансирование.....	
2. Организационная структура на уровне управление – главк.....	
1.2. «Дать сплошной проезд к 19-й годовщине Октябрьской революции»: история строительства дороги.....	
<b>Глава II.</b> «Трассоармейцы»: заключённые Вяземлага.....	
2.1. Численность.....	
2.2. Состав.....	
<b>Глава III.</b> «Мы обязаны стоять быстро, прочно, красиво и дешево»: принудительный труд на сооружении магистрали.....	
3.1. Организация труда заключенных.....	
3.2. Производительность и эффективность.....	
3.3. Условия содержания.....	
<b>Глава IV.</b> Вольнонаемные на сооружении шоссе.....	
4.1. Численность и состав.....	
4.2. Условия труда и быта .....	
Заключение.....	
Приложения.....	
Литература.....	
Список принятых сокращений.....	





## ВВЕДЕНИЕ

### МЕЧТА, КОТОРАЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ

Москва – сердце социалистической родины <...> Пассажирский поезд с его частыми остановками идет до Минска чуть ли не сутки, больше полдня движется скорый поезд.

Вам надо ехать в Минск. На этот раз вы решаете отказать от услуг железнодорожного транспорта, а прибегаете к услугам легковой автомашины. До Минска 695 километров. Расстояние солидное. Но вы все-таки решаете ехать на машине.

Ранее утро. Спит солнце. Только запоздалые пешеходы, да машины встречаются в пути. Машина быстро движется по направлению за город, свертывая с одной улицы на другую, делая изгиб за изгибом.

Москва осталась позади. Машина плавно вступает на широкую асфальтированную дорогу.

Вот она эта изумительная дорога, воплощение большевистской мысли и воли.

С. Песляк

*Большевистский путь. № 189 (1776).1936. 17 августа. С. 2.*

Трасса М-1. «Минка». Автомагистраль Москва – Минск. Во второй половине 1930-х гг. эта дорога именовалась не иначе как «изумительной дорогой», сооружением которой «руководят славные чекисты».

Традиционно историю шоссе Москв – Минск начинают с подвига советских дорожников, восстанавливавших трассу по мере освобождения западной части СССР от немецко-фашистской оккупации. Этот период истории дороги вошел в коллективную память из кинохроники и фотографий периода Великой Отечественной войны, запечатлевших изрытое воронками дорожное полотно и бредущих по ней солдат.

Мало кто обращал внимание, что на этих кадрах ширина шоссе, просеки по обеим сторонам, видимая протяженность делают его мало похожим на обычные дороги того времени. Еще меньшее число людей задумывалось, кто и когда построил эту магистраль.

Широко известно, что вплоть до конца 1930-х гг. с Запада на Москву существовал единственный прямой путь – Смоленский тракт. Сегодня мы называем его Старая смоленская дорога. Именно по ней на Москву наступали поляки во времена Смутного времени, здесь шли войска Наполеона в 1812 г.

Старый смоленский тракт со средневековых времен был одним из основных путей сообщения Москвы со Смоленском и России с Европой. Однако и в XX веке он представлял из себя труднопроезжую в распутицу, петляющую среди лесов и полей дорогу.

На XVII съезде ВКП(б) руководством Советского Союза было принято решение «во второй пятилетке ликвидировать в основном бездорожье в стране» и начать возведение первых в стране дорог класса автомагистралей, в том числе трассы Москва – Минск.

Совершенно секретным приказом НКВД № 0050 от 5 февраля 1936 г. для сооружения шоссе был организован крупный исправительно-трудо-вой лагерь НКВД – Вяземлаг.

Название свое получил он по месту расположения Управления лагеря и строительства – города Вязьмы, расположенного в пределах современной Смоленской области.

Традиционно ГУЛАГ ассоциируется с «местами отдаленными», Колымой и Воркутой, изнуряющим физическим трудом заключенных на лесоповалах и в шахтах.

В течение пяти лет в Центральной части Советского Союза, протянувшись на 700 км узкой полосой от Москвы до Минска, существовал Заключенные его были заняты на возведении первой советской автомагистрали Москва – Минск.

Книга будет интересна как для специалистов, занимающихся историей Гулага, так и для широкого круга читателей.

# Глава I. «СЛАВНУЮ ДОРОГУ СТРОЯТ ЧЕКИСТЫ...» : СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛИ МОСКВА – МИНСК В 1936–1941 ГОДАХ

В данной главе рассматриваются причины принятия руководством страны решения об использовании труда заключённых для сооружения первого советского шоссе, а также поиск оптимальной схемы управления стройкой. Кроме того, рассказывается о проектах дороги и ходе её возведения, приведены краткие биографии начальников лагеря.

## 1.1. Начало сооружения шоссе

### *ГУЛАГ к середине 1930-х гг.*

На рубеже 1929–1930 гг. в истории советской системы мест заключения начался так называемый «период ГУЛАГа»<sup>1</sup>, ведущий свой отсчет с постановления СНК СССР от 11 июля 1929 г. «Об использовании труда уголовно-заключённых»<sup>2</sup> и последовавшей организацией серии исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ). В конце 1929 г. на юге Западно-Сибирского края был открыт Сибирский ИТЛ (Сиблаг), на юге Дальневосточного края – Дальневосточный ИТЛ (Дальлаг), в бассейне реки Печора – Управление северных лагерей особого назначения (УСЕВЛОН). Основная цель организации первых лагерей состояла в освоении природных богатств отдаленных районов страны.

С начала 1930-х гг. система подневольного труда расширялась и укреплялась. Обычным стало создание лагерных образований для решения одной экономической задачи: добычи полезных ископаемых, лесозаготовок или капитального строительства. Изменилась лагерная география – ИТЛ стали возникать вблизи крупнейших промышленных центров и даже в черте столицы. В 1931 г. были организованы лесозаготовительные лагеря: Темниковский (Темлаг) в 400 км от Москвы и Свирский (Свирьлаг) в 200 км от Ленинграда. Решение об организации Дмитровского лагеря (1932 г.), часть подразделений которого выполняла работы в черте Москвы, означало «снятие ограничений на географию лагерного труда»<sup>3</sup>. Для строительства крупнейших транспортных объектов страны – Беломорско-Балтийского канала и Байкало-Амурской железнодорожной магистрали – были организованы Беломорско-Балтийский (1931 г.) и Бай-

<sup>1</sup> Смирнов М.Б., Сигачев С.П., Шапов Д.В. Система мест заключения в СССР. 1929–1960 / Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник. М., 1998. С. 61.

<sup>2</sup> СУ РСФСР. 1924. № 86. С. 870.

<sup>3</sup> Смирнов М.Б. и др. Указ. соч. С. 35.

кало-Амурский (1932 г.) лагеря. Эти два ИТЛ, а также соорудивший канал Москва – Волга Дмитлаг относились к числу лагерей-гигантов: в них была сосредоточена почти половина заключённых всех лагерей ОГПУ. В то же время существовали и небольшие лагеря с контингентом в несколько тысяч.

К началу 1936 г. в ведении ГУЛАГа находилось почти два десятка ИТЛ, занимавшихся, главным образом, добычей полезных ископаемых, лесозаготовками и капитальным строительством.

В первые два года существования лагерей ОГПУ основной принцип трудового использования заключённых оставался тем же, что и в предыдущие годы – самокупаемость мест заключения. Начавшаяся форсированная индустриализация коренным образом повлияла на экономику ГУЛАГа. На первый план вышла «эффективность» производства, которое руководство страны рассматривало как максимально быстрое и дешёвое выполнение народнохозяйственной задачи в условиях тотального дефицита всех ресурсов, в том числе и рабочей силы. Мобилизационный характер советской экономики оказал непосредственное влияние на то, что ГУЛАГ НКВД уже в 1930-е гг. превратился в крупнейшую производственную организацию страны, а «мобильный» труд заключённых стал одним из важных факторов развития народного хозяйства СССР.

### ***Дороги в середине 1930-х гг.***

В 1930-е гг. Советский Союз, переживавший бурные процессы индустриализации, был бездорожным государством. Транспортные связи не только между деревнями и селами, но и между районными и областными центрами осуществлялись по *«грунтовым дорогам-проселкам с обветшалыми деревянными мостами, бродами и примитивными паромными переправами через многочисленные реки и речушки»*<sup>1</sup>. Создание современной транспортной сети страны (автомобильных и железных дорог, оборудованных внутренних водных путей) отвечало целям индустриализации страны.

В целом, до начала первой пятилетки дороги в стране не строились, шло лишь восстановление существовавших. В первом пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1928–1932 гг.) особое внимание уделялось развитию железнодорожного и водного транспорта. За этот период всего было построено 93 000 км автогужевых дорог, из которых 12,5 000 км – с гравийным (так называемым «твёрдым») покрытием<sup>2</sup>.

---

1 Костылев В.А. Дело всей жизни, а не работа на должности / А.А. Николаев. Моя судьба – дороги России. М., 2004. С. 75.

2 Подольский Вл. П., Глагольев А.В., Поспелов П.И. Технология и организация строительства автомобильных дорог. Т. 1. Земляное полотно. Воронеж, 2005. С. 21–23.

До середины 1930-х гг. лучшими дорогами страны были автогужевые, предназначенные для передвижения как автомобильного, так и гужевого транспорта. Техническими условиями было предусмотрено устройство на них двухслойного гравийного покрытия<sup>1</sup>. На самом деле более 80% строившихся дорог страны имело лишь легкое гравийное покрытие, местами уложенное только в один слой. Действовавшие технические условия допускали это в целях удешевления строительства. К середине 1930-х гг. автогужевые дороги относились к устаревшему типу: они были приспособлены скорее к гужевому, чем к автомобильному движению<sup>2</sup>.

Несмотря на быстро идущую автомобилизацию страны, повсюду, в том числе и на таких решающих направлениях, как Москва – Ленинград, Москва – Горький и др., остаются дороги старого типа, приспособленные к гужевому, а не к автомобильному движению, и фактически для такого движения непригодные и опасные.

Дороги этого типа узки (4,5–5,5 метров); построены с большим числом крутых поворотов, имеют слабые, не выдерживающие современных нагрузок мосты, а в некоторых местах – только переправы вместо мостов; пересекают железнодорожные линии, как правило, в одном уровне; не обеспечивают видимости на нужном для автомобиля расстоянии; не оборудованы бензино-заправочными колонками и станциями обслуживания автомобилей.

К тому же на многих участках дороги эти сильно запущены и разбиты, во время половодья нередко заливаются, в распутицу становятся совершенно непроезжими<sup>3</sup>.

*Докладная записка Г.Г. Ягоды и Г.И. Благодравова И.В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса. 25 ноября 1935 г.*

Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.) предусматривал ликвидацию «в основном, бездорожья в стране путем развертывания строительства сети грунтовых и шоссейных дорог и широкого развертывания дорожного строительства за счет местных ресурсов»<sup>4</sup>. Общую сеть дорог планировалось увеличить на 210 000 км. По сравнению с первой пятилеткой финансирование автодорожного строительства было увеличено в три раза. В числе основных задач значилось сооружение семнадцати автомагистралей, в том числе и шоссе Москва – Минск.

<sup>1</sup> Первые отечественные «Технические условия по проектированию дорог» были изданы в 1931 г. В них было включено требование обеспечения видимости, учитывающее автомобильное движение. В 1934 г. «Технические условия на автогужевые дороги» были переизданы без принципиальных изменений, но впервые в них была включена техническая классификация автогужевых дорог. Подольский Вл. П. и др. Указ. соч. С. 22.

<sup>2</sup> Подольский Вл. П. и др. Указ соч. С. 22.

<sup>3</sup> Там же. С. 137.

<sup>4</sup> Постановление СНК СССР от 16 декабря 1934 г. О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства Союза СССР (1933–1937 гг.). СУ РСФСР. 1934. № 59. Ст. 437. С. 218.

По оценкам специалистов, развитие технологии дорожного строительства в СССР в это время отставало от европейской на 10–20 лет, остро не хватало дорожной техники и механизмов, однако имевшаяся база позволяла начать возведение первых отечественных шоссе. Автомагистраль по техническим условиям резко отличалась от всех ранее сооружавшихся дорог страны. Принципиально новым было то, что в основу расчётов (горизонтальной видимости, радиусов кривых и др.) была положена скорость (120 км/ч). Первые отечественные технические условия на строительство автомагистралей были утверждены только в 1938 г<sup>1</sup>. По своим характеристикам первые советские шоссе, в том числе и Москва – Минск, соответствовали магистралям США 1930-х гг (highway) и автобану (autobahn) Кельн – Бонн в Германии.

### ***Организация Цудортранса и передача его в НКВД***

Становление организационной структуры автодорожной отрасли началось в 1928 г., когда в народном комиссариате путей сообщения (НКПС) было организовано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта. В 1931 г. автотранспорт и дороги были выделены в отдельную отрасль, руководство которой стало осуществлять Всесоюзное центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортанс) при СНК СССР<sup>2</sup>.

В первые годы второй пятилетки Советом Народных Комиссаров СССР был принят ряд постановлений, направленных на модернизацию системы управления дорожным хозяйством страны<sup>3</sup>. Принципиальным шагом в ходе этого реформирования стала передача Цудортранса в народный комиссариат внутренних дел СССР (Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г.).

### ***Докладная записка Сталину о плане строительства дорог в 1936 г.***

В ноябре 1935 г. была подготовлена обширная докладная записка наркома внутренних дел Г.Г. Ягоды и начальника Цудортранса Г.И. Благонравова И.В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и

---

<sup>1</sup> Подольский Вл. П. и др. Указ. соч. С. 24.

<sup>2</sup> Коржихина Т.П. История государственных учреждений СССР. М., 1986. С. 92–93, 222–223.

<sup>3</sup> См., например: Постановление СНК СССР от 18 ноября 1934 г. О по улучшению дорожного хозяйства. СУ РСФСР 1934 г. № 57. Ст. 427; Постановление СНК СССР от 8 декабря 1934 г. О районных отделах дорожного хозяйства. СУ РСФСР 1934 г. № 58. Ст. 433.

реорганизации Цудортранса<sup>1</sup>. Текущая ситуация с сооружением дорог характеризовалась в ней следующим образом. В 1935 г. на возведение магистралей было выделено 108,33 млн руб., которые были распределены на 38 строек, в среднем по 2,85 млн руб. на каждую, что составило около 17% средней стоимости одной стройки. В результате распыления средств каждая дорога сооружалась по несколько лет, огромная часть выделяемого финансирования расходовалась на содержание управленческого аппарата, дорожно-строительные машины недоиспользовались. Пока строились новые участки дороги, разрушались ранее построенные. К моменту окончания работ дороги в целом оказывались непроезжими.

В «Записке...» предлагалась новая организация капитальных автодорожных работ на 1936 г.: во-первых, отказ от распыления средств и дорожных механизмов по всей стране и сосредоточение их на главных магистралях; во-вторых, отказ от строительства узких (шириной до пяти метров) дорог.

К выполнению большого объема работ в 1936 г. аппарат Цудортанса не был готов. Кроме того, изыскания трасс магистралей и карьеров не были закончены, не было проектов и смет. Поэтому в 1936 г. предлагалось построить только три шоссе: Москва – Ленинград, Москва – Горький и Москва – Минск. Сооружением этих дорог предполагалось решение таких задач как усиление обороноспособности страны, развитие местного дорожного строительства и уменьшение государственных потерь по эксплуатации автотранспорта, вызванных бездорожьем. В случае войны по шоссе предполагалось организовать быструю массовую переброску войск на автомашинах. Согласно расчетам, по Москва – Минскому шоссе возможно было перебрасывать на автомобильном транспорте две стрелковые дивизии в сутки (людей и материальную часть). Расчетное время нахождения в пути каждой дивизии определялось в 32–34 часа, включая все необходимые стоянки<sup>2</sup>.

Некоторые авторы главную причину строительства первых советских магистралей видят в растущей автомобилизации страны<sup>3</sup>. В Германии строительство автобанов началось, когда один автомобиль приходился на пятьдесят человек, в США – когда один автомобиль приходился на пять человек<sup>4</sup>. В СССР весной 1935 г. с конвейера Горьковского автомобильного завода сошёл стотысячный автомобиль страны. Если взять известную по переписи 1937 г. численность населения (162 млн чел.)<sup>5</sup>, то в СССР в это время один автомобиль приходился в среднем на 1,6 тысяч человек.

<sup>1</sup> Докладная записка наркома внутренних дел СССР Г.Г. Ягоды и Цудортранса НКВД СССР Г.И. Благоданова И.В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса. 25 ноября 1935 г. / История сталинского Гулага. Т. 3. С. 136–144.

<sup>2</sup> История сталинского Гулага. Т. 3. С. 138.

<sup>3</sup> См., например: Подольский Вл. П. и др. Указ соч. С. 24.

<sup>4</sup> Ширер У. Взлет и падение третьего рейха. Т.1. М., 1991. С. 425.

<sup>5</sup> Жиромская В.Б., Киселев И.Н., Поляков Ю.А. Полвека под грифом «секретно»: Всесоюзная перепись населения 1937 года. М., 1996. С. 31.



*Бензоколонка на Базарной площади Смоленска, середина 1930-х гг.*

Несомненно, начинавшийся процесс автомобилизации страны оказал непосредственное влияние на принятие решения о сооружении первых шоссе. Однако при определении приоритетности главную роль сыграл внешнеполитический фактор. В приказе о начале возведения двух первых советских автомагистралей (Москва – Минск и Москва – Киев) говорилось об их «*важнейшей народнохозяйственной и оборонной роли*»<sup>1</sup>, однако налицо была явная военно-стратегическая цель. В сентябре 1939 г. по еще строящемуся шоссе Москва – Минск войска Красной Армии шли в Польшу.

### ***Проект и финансирование***

Мы научились неплохо строить железные дороги, гидротехнические сооружения, а теперь должны овладеть строительством и ремонтом автогужевых дорог. Мы обязаны стоять быстро, прочно, красиво и дешево.

*Приказ НКВД № 045 от 31 марта 1936 г. О порядке выполнения плана дорожных работ на 1936 г. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 24.*

С точки зрения экономической целесообразности план сооружения магистрали Москва – Минск никак нельзя назвать сталинской гигантоманией, к нему скорее подходит определение «реальный». Технический проект строительства, каким он был утвержден, наиболее объективно соответствовал как потребностям, так и возможностям государства.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81.

Дешевый вариант расширения извилистого Старого Смоленского тракта, пересекающего большое количество сельских и городских населенных пунктов, не соответствовал техническим условиям, предъявляемым к дорогам класса автомагистралей.

Был также разработан и другой проект, предполагавший пролегание трассы напрямую от Москвы до Минска. В нем предусматривалась проезжая часть шириной 18 метров с трехметровой разделительной полосой. Все пересечения с железнодорожными линиями и автодорогами с усовершенствованным покрытием проектировались на разных уровнях. Параллельно магистрали должен был проходить тракторный путь, через каждые пять километров предполагалось построить каменные арки для перегона скота. Стоимость этого проекта в сметных ценах 1935 г. составляла более одного миллиарда рублей, срок ввода в постоянную эксплуатацию – 1942 г.<sup>1</sup>

Этот поистине грандиозный проект был изменен в сторону значительного сокращения объемов работ и удешевления их стоимости. Были отвергнуты такие «излишества», как сооружение тракторного пути и арочных перегонов для скота. Пересечение с автогужевыми дорогами было предусмотрено, в основном, на одном уровне. Ширина магистрали осталась 18 м, в том числе с асфальтобетонным покрытием – 12 м. Сметная стоимость ввиду этого сократилась до шестисот миллионов рублей<sup>2</sup>.

#### ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

Ширина дороги и прекрасная сигнализация исключают столкновение машин <...> Большой интерес вызывает устройство сигнализации на дороге. Знаки сигнализации для трассы изготавливаются в Москве по лучшим иностранным образцам. Сигналы снабжены специальными отражающими стеклами, которые при приближении автомобиля будут освещать его фарами и таким образом светиться на значительном расстоянии от движущейся автомашины.

*Большевистский путь. № 189 (1776).1936. 17 августа. С. 2.*

В настоящее время техническая документация на строительство первой советской автомагистрали не доступна для широкого круга исследователей. В 1976 г., в год 40-летия начала возведения шоссе Москва – Минск, для служебного пользования коллективом авторов был подготовлен альбом «Автомагистрали Москва – Минск 40 лет», один экземпляр которого хранится в Общероссийском отраслевом музее истории автомобильных дорог России (Москва). В нем приведены следующие технические характеристики окончательного проекта первого советского шоссе:

<sup>1</sup> Автомагистрали Москва – Минск 40 лет / Сост. М.Б. Агульник и др. М., 1976. С. 17.

<sup>2</sup> Там же. С. 18.

Общее протяжение автомагистрали – 694,8 км, из которых двуслойным (8 см) асфальтобетоном предусмотрено покрытие – 122 км, цементобетонном – 6 км, однослойным асфальтобетоном (5 см) – 566,8 км.

1. Ширина земляного полотна – 18 метров.
2. Ширина земляного полотна под Москвой – 21,5 метров.
3. Ширина проезжей части покрытый с асфальтобетоном – 12,0 метра.
4. То же под Москвой – 18,5 метра.
5. Поперечный уклон проезжей части – 2%.
6. Количество закруглений – 219, в том числе с минимальным радиусом (500 м) 15.
7. Минимальный шаг проектирования – 100 м.
8. Прямые участки дороги составляют – 94%, кривые – 6 %.
9. Видимость – 300 м.
10. Предельные продольные уклоны – 4%.
11. Расчетная скорость движения – 120 км/ч.

Пересечение с автогужевыми дорогами преимущественно было запроектировано в одном уровне.

В разных уровнях дорога должно была пересечь железнодорожные линии:

- 1) на 64 км – кубинскую ветку;
- 2) на 223 км – линию Москва – Минск;
- 3) на 227 км – линию Ржев – Вязьма;
- 4) на 410 км – линию Смоленск – Витебск;
- 5) на 496 км – линию Орша – Витебск;
- 6) на 505 км – линию Орша – Лепель. Остальные семь железнодорожных веток были предусмотрены пересечением в одном уровне.

В качестве основания под асфальтобетон принять:

- а) мостовая толщиной шашки – 18 см;
- б) шоссе на пакеляже при толщине пакеляжного камня – 16 см; и щебеночного основания – 7 см;
- в) гравийно-щебеночное шоссе при толщине:
  - гравийного слоя – 15 см;
  - щебеночного слоя – 11 см.

Под всеми видами каменного основания принят подстилающий песчаный сой толщиной от 25 до 40 см в зависимости от грунта земполотна.

Предусматривалось также устройство бетонированных водоотводных канав со спуском воды в 600–700 метрах от магистрали.

Необходимо отметить, что, как и большинство гулаговских строек 1930-х годов, строительство шоссе Москва – Минск началось и долгое время велось без утвержденных проектов и смет. Согласно приказу НКВД, ГУШОСДОР должен был еще к 1 марта 1936 года закончить и представить на утверждение проекты и сметы шоссе, планы и графики орга-

низации работ<sup>1</sup>. К 15 июля главный архитектор строительства канала Москва – Волга (Дмитлаг) И.С. Фридлянд должен был обеспечить окончание всех проектов гражданских сооружений на автомагистрали и рабочих чертежей к ним<sup>2</sup>.

Иосиф Соломонович Фридлянд (1898–1937) с 20 июля 1935 года занимал должность главного архитектора строительства канала Москва – Волга. Через 4 дня после того, как первая флотилия кораблей прошла по каналу от Московского моря до Химок, 6 мая 1937 года И.С. Фридлянд был снят со всех занимаемых им постов и арестован. 16 июня того же года его приговорили к высшей мере наказания – расстрелу. Приговор приведен в исполнение 21 июня. Захоронен на Донском кладбище в Москве. Реабилитирован 16 мая 1957 года ВКВС СССР.

Окончательный (третий) вариант генерального технического проекта дороги был представлен на рассмотрение ГУШОСДОРa только в начале 1938 г. Технические параметры шоссе были утверждены следующими: общая протяженность – 694,8 км, из которых с двухслойным восьмисантиметровым асфальтобетоном – 122 км и с однослойным пятисантиметровым – 567 км. Каменное основание под шоссе – от 18 до 26 см, подстилающий песчаный слой под каменное основание – от 25 до 40 см.

Этот проект предполагал следующие виды и объемы работ: земляные работы – 18,9 млн м<sup>3</sup>, железобетонные работы (на искусственных сооружениях) – 114,2 тыс. м<sup>3</sup>, асфальтирования – 8 298 тыс. м<sup>3</sup>, мощения (шириной 12 м) – 4,2 млн м<sup>3</sup>, пакеляжа<sup>3</sup> – 980 тыс. м<sup>3</sup>, гравийного шоссе – 3,12 млн м<sup>3</sup>, цементобетона – 185 тыс. м<sup>3</sup>, временных гражданских сооружений – 1,4 млн м<sup>3</sup>. Общая проектная стоимость сооружения по этому варианту проекта была определена в 561,9 млн руб., в том числе 20,8 млн руб. возвратных<sup>4</sup>.

Рассмотрение и утверждение генерального проекта и смет автомагистрали тянулось еще почти год. Согласно «Справке о состоянии утверждения технических проектов и смет по строительству ГУЛАГа НКВД на 1 июня 1938 г.»<sup>5</sup>, срок отсрочки представления проекта и смет по дороге Москва – Минск решением СНК СССР от 25 апреля 1938 г. № УД-103-92 был перенесен на 1 июля 1938 г. Пересоставленная смета была направлена в Промышленный банк СССР на заключение, который затем должен был представить её в СНК СССР на утверждение. В одном из документов

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81 об.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 64.

<sup>3</sup> Пакеляж – камни в форме усечённой пирамиды, которые устанавливались вплотную друг к другу основанием конуса на грунтовое и песчаное основание. В отличие от традиционного подхода, при котором камни ставились остриём вниз, при пакеляже проезд транспорта обеспечивал уплотнение основания.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2947. Л. 47–48.

<sup>5</sup> Там же. Д. 2930. Л. 1–7.

поздней осени 1938 г. зафиксировано: «*автомагистраль Москва – Минск <...> проезжая часть заканчивается в ноябре 1938 г., а проекта и смет они не имеют до сих пор*»<sup>1</sup>.

В окончательном варианте технический проект и генеральная техническая смета автомагистрали Москва – Минск были утверждены постановлением Экономического совета при СНК СССР (ЭКОСО) лишь в конце 1938 г. (постановление № 1398)<sup>2</sup>.

Несмотря на то, что еще в 1934 г. было принято решение СНК СССР «О прекращении бессметного и беспроектного строительства»<sup>3</sup>, ситуация, подобная сложившейся на строительстве Москва – Минского шоссе, была характерной для большинства лагерных строек. По состоянию на середину ноября 1938 г. в ГУЛАГе только 9 из 28 строек имели утвержденные технические проекты и сметы<sup>4</sup>.

Финансирование сооружения магистрали Москва – Минск, ввиду отсутствия утвержденных Экономическим советом смет, производилось по особому решению правительства<sup>5</sup>. Финансирование осуществлялось периферийным отделением Промышленного банка СССР на основании указаний центрального банковского офиса по счетам выполненных работ, представляемых Управлением строительства и Вяземлага НКВД. Перечисление денежных средств осуществлялось через Вяземское отделение Всесоюзного банка финансирования капитального строительства промышленности, транспорта и связи<sup>6</sup>.

### ***Решение проблемы поиска рабочей силы***

Запланированные объемы работ на возведении шоссе были колоссальными, сроки выполнения их – предельно сжатыми. Согласно приказу НКВД № 0050 в 1936 г. планировалось сделать земляное полотно дороги и гравийное основание, в 1937 г. – уложить асфальтобетонное покрытие<sup>7</sup>.

Ключевой становилась проблема быстрого сосредоточения на объекте необходимого количества рабочих рук, которая усугублялась отсутствием на строительстве элементарных бытовой и производственной инфраструктур.

<sup>1</sup> Докладная записка парторга финансово-планового отдела ГУЛАГ Чугунихина начальнику политотдела ГУЛАГ И.В. Васильеву о положении строек НКВД СССР. Ранее 17 ноября 1938 г. / История сталинского Гулага. Т. 3. С.148–156.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2930. Л. 1.

<sup>3</sup> Постановление СНК СССР от 17 сентября 1934 г. О прекращении бессметного и беспроектного строительства. СУ РСФСР. 1934 г. № 45. Ст. 354.

<sup>4</sup> История сталинского Гулага. Т. 3. С. 152; ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2930. Л. 7.

<sup>5</sup> История сталинского Гулага. Т. 3. С. 155.

<sup>6</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 71; ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1736. Л. 5.

<sup>7</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81.

К середине 1930-х гг. способ разрешения этой проблемы для руководства страны был понятным – внеэкономическое принуждение, а именно, использование принудительного труда. Представленные И. Сталину в «Докладной записке...» Г.Г. Ягоды и Г.И. Благодирова экономические расчеты ясно показывали, в каком направлении велись поиски путей её решения.

К ноябрю 1935 г. была рассчитана стоимость строительства обычных дорог и магистралей (без стоимости асфальтобетонного покрытия и стоимости дорожно-строительных машин и транспортного оборудования) по ценам НКВД и по ценам Цудортранса. Расчетная стоимость одного километра шоссе Москва – Минск по ценам Цудортранса составляла 285,5 тыс. руб., по ценам НКВД – на 50 тыс. руб. дешевле (235,8 тыс. руб.). Общая стоимость работ при постройке трассы строительными организациями Цудортранса составляла 208 379,4 тыс.руб., при постройке силами НКВД обходилась более чем на 36 млн руб. дешевле (172 127 тыс. руб.)<sup>1</sup>. В целом, стоимость постройки магистралей по ценам НКВД предполагалась на 18 % меньше, чем по ценам Цудортранса. Если же вместо сметных для сравнения принимались фактические цены по ряду строившихся в то время дорог, то разница составляла свыше 30 %.

Значительно более низкие цены НКВД объяснялись, помимо прочего, тем, что *«на работах НКВД нормы выработки были установлены выше единых норм Госплана»*<sup>2</sup>. Это означало официально установленный в лагерях и колониях НКВД десятичасовой рабочий день, который был положен в основу теоретических расчетов финансовых затрат. Фактический расчет был в возможности неограниченной эксплуатации заключенных, в чем и состояла основная причина принятия решения об использовании принудительного труда для возведения дорог.

Решение не заставило себя долго ждать. Уже 10 января 1936 г. вышел приказ НКВД № 0012 «О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой на автодорожном строительстве, заключенными» (приложение № 1)<sup>3</sup>. Согласно этому документу, на НКВД возлагалось обеспечение рабочей силой сооружения и капитального ремонта на автогужевых дорогах, за исключением объектов, находящихся ближе 50-ти километров от государственных границ СССР. Цель приказа была озвучена в его преамбуле – *«в целях максимального удешевления стоимости»*. Приказом предусматривался следующий механизм организации дорожных работ. Местные органы Цудортранса (с марта 1936 г. – Отделы шоссейно-дорожного строительства (ОШОСДОРы) УНКВД) были ответственны за техническое руководство работами и укомплектование инженерно-техническими кадрами. Для обеспечения строек рабочей

---

<sup>1</sup> История сталинского Гулага. Т. 3. С. 139.

<sup>2</sup> Там же. С. 152.

<sup>3</sup> Приказ НКВД СССР № 0012 от 10 января 1936 г. О замене вольнонаемной рабочей силы занятой на автодорожном строительстве заключенными. ГАРФ. Ф. 9401. Оп 1. Д. 9. Л. 4, 4 об.

силой в подчинении начальников отделов мест заключения УНКВД организовывались исправительно-трудовые колонии.

Предпосылки принятия этого решения кроются в мобилизационном характере советской экономики в целом, который предполагал использование принудительного труда для решения экономических задач. Кроме того, это решение соответствовало доктринальным установкам советского руководства.

Помимо прочего, к середине 1930-х гг. налицо были успехи применения труда заключенных ГУЛАГа при возведении крупных народнохозяйственных объектов, в том числе и транспортных. Считается, что на развертывание системы лагерей в стране большое влияние оказал удачный опыт сооружения Беломорско-Балтийского канала силами заключенных Беломорско-Балтийского лагеря. Несомненно, была учтена и практика возведения Байкало-Амурской магистрали (БАМа). Когда весной 1932 г. началось сооружение дороги, удалось нанять только 2,5 тыс. рабочих, а планировалось – 25 тыс. Проблема рабочих рук решилась просто: осенью был организован Бамлаг НКВД. В это время к завершению подходило сооружение канала Москва – Волга, где трудились 193 тыс. заключенных Дмитлага.

### ***Организация Вяземлага и ГУШОСДОРа НКВД***

5 февраля 1936 г. совершенно секретным приказом НКВД № 0050 было начато строительство двух первых советских магистралей: Москва – Минск и Москва – Киев. Одновременно для обеспечения их рабочей силой были организованы Вяземский и Калужский исправительно-трудовые лагеря (приложение)<sup>1</sup>.

Вяземлаг был образован в особый период существования ГУЛАГа, который, по мнению ряда историков, характеризовался поиском оптимальной системы управления принудительным трудом<sup>2</sup>. В это время в НКВД боролись две тенденции. С одной стороны, отмечалось стремление к централизации, к сосредоточению всех руководящих функций в одном ГУЛАГе. В этом случае главк занимался организацией не только лагерей, но и всех производственных процессов. Еще в мае 1935 г. Бамлаг, Белбалтлаг, Дмитлаг, Ухтпечлаг и Темлаг были переданы в прямое подчинение ГУЛАГу. Приказом НКВД № 0128 от 21 октября 1937 г. ему были подчинены и все остальные исправительно-трудовые лагеря НКВД. С другой стороны, в середине 1930-х гг. наблюдались тенденции к усилению инженерно-технического руководства лагерными строи-

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 0050 от 5 февраля 1936 г. О строительстве автомагистралей. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81, 81 об, 82.

<sup>2</sup> Смирнов М.Б., Сигачев С.П., Шкапов Д.В. Указ. соч. С. 39–40.

ками. С этой целью в ГУЛАГе было организовано восемь технических секторов.

В целом в рассматриваемый период верх одерживали центробежные тенденции: как лагерные, так и производственные функции были сосредоточены в ГУЛАГе. Этот принцип, за некоторыми исключениями, сохранялся до следующей реформы системы управления ИТЛ, когда на базе производственных секторов НКВД был организован целый ряд специализированных производственных главных управлений и управлений лагерями (1940–1941 гг.)<sup>1</sup>.

К числу исключений относилась отрасль автодорожного строительства, в которой принцип разделения лагерной и производственной функций был заложен в приказах НКВД № 0012 «О замене вольнонаемной рабочей силы занятой на автодорожном строительстве заключенными» и № 0050 «О строительстве автомагистралей». Согласно этим документам, в ГУЛАГе оставались функции, связанные с содержанием заключенных, а все производственные вопросы передавались в ведение Цудортранса НКВД, с марта 1936 г. реорганизованного в Главное управление шоссейных дорог (ГУШОСДОР) НКВД<sup>2</sup>.

Необходимо заметить, что в настоящее время не существует исследований, раскрывающих историю ГУШОСДОРа довоенного периода. Лишь в справочнике «Система ИТЛ в СССР. 1918–1960» этому главку посвящена отдельная статья справочного характера<sup>3</sup>. Порой ГУШОСДОР упоминается в числе главков, организованных в 1940–1941 гг., причем при перечислении даже не ставится на первое место. В рамках проводимого исследования передача Цудортранса в народный комиссариат внутренних дел (октябрь 1935 г.) и его реорганизация в ГУШОСДОР НКВД (март 1936 г.) являются одними из стержневых фактов распространения сферы применения принудительного труда заключенных на отрасль строительства автомобильных дорог.

Организация ГУШОСДОРа явилась ярким выражением центристской тенденции. В то время как руководство производственной деятельностью исправительно-трудовых лагерей и колоний имело организационную форму секторов в составе ГУЛАГа, управление отраслью строительства дорог получило статус главного управления НКВД. ГУШОСДОР был не только первым главком в НКВД, имевшим только произ-

---

<sup>1</sup> К их числу относились главное управление (ГУ) лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС, организовано 4 января 1940 г.), ГУ лагерей гидротехнического строительства (ГУЛГТС, организовано 13 сентября 1940 г.), ГУ авиационной промышленности (ГУАС, образовано 27 марта 1941 г.) и ряд других.

<sup>2</sup> Приказ НКВД СССР № 0086 «Об организации Главного управления шоссейных дорог» от 4 марта 1936 г. / История сталинского Гулага. Т. 2. С. 119–123.

<sup>3</sup> Кривенко С.В. Главное управление строительства шоссейных дорог НКВД – МВД СССР (ГУШОСДОР) / Система ИТЛ: Справочник. С. 121–123.

водственные функции, но и на протяжении четырех лет, вплоть до образования Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) в январе 1940 г., оставался единственным главком такого рода.

Согласно приказу НКВД № 0012 дорожного строительства в стране должно было осуществляться силами заключенных исправительно-трудовых колоний, организовывавшихся в ведении УНКВД, и местными органами Цудотранса в составе УНКВД. Для сооружения автомагистралей Москва – Минск и Москва – Киев были организованы исправительно-трудовые лагеря. Основной причиной этого, несомненно, стал масштаб предстоящей народнохозяйственной задачи. Как известно, в колониях содержалось на порядок меньше заключенных, чем в исправительно-трудовых лагерях: как правило, несколько сот. Объем предстоявших работ, их уникальность и беспрецедентность (асфальтирование, сооружение около сотни бетонных мостов, в том числе тридцати по индивидуальным проектам, ряд других) вызвали необходимость привлечения большого числа квалифицированных инженерно-технических работников, что было не под силу региональному ОШОСДОРу.

Заметим, что существовавшие по состоянию на начало 1936 г. управления строительства дорог были также подчинены начальникам УНКВД областей, краев, республик. На упомянутом выше приказе НКВД СССР № 0086 «Об организации Главного управления шоссейных дорог» от 4 марта 1936 г. стоят рукописные пометы: *«Этим приказом не определена подчиненность существующих 12 управлений дорог. Вейншток»* и ответ Благодрава: *«Вопрос о подчиненности 12 управлений надо разрешить особым приказом, проект которого вам будет вам представлен в пятидневный срок. 19 марта 1936 г. Благодравов»*<sup>1</sup>. Вышедший месяцем позднее приказ НКВД № 050 передал из бывшего Цудортранса уже существующих УС одиннадцати дорог (УС Дальстроя, УС Мацестинского виадука и УС дорог Сочи-Мацестинской группы в Азово-Черноморском крае, УС Черноморского шоссе в ЗСФСР и др.) в непосредственное подчинение начальников УНКВД<sup>2</sup>. Этим же приказом *«для улучшения руководства строительством дорог»* было приказано подчинить начальникам УНКВД республик, краев и областей *«все строительства дорог и мостов по плану 1936 г. (кроме двух автомагистралей)»*<sup>3</sup>.

Таким образом, только два управления строительства автомобильных дорог (Москва – Минск и Москва – Киев) с самого начала своей деятельности подчинялись непосредственно ГУШОСДОРу НКВД. Изначально эти

---

<sup>1</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 123.

<sup>2</sup> Приказ НКВД СССР № 050 от 13 апреля 1936 г. О подчиненности управлений строительства дорог. Отменен в 1938 г. приказом НКВД №073. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 30-32 об.

<sup>3</sup> Там же.

две автомагистрали рассматривались как народнохозяйственные объекты не регионального, а государственного уровня.

### ***Разграничение лагерной и производственной функций***

В приказе НКВД № 0050 была предпринята попытка четкого разграничения компетенции обоих главных управлений народного комиссариата внутренних дел – ГУЛАГа и ГУШОСДОРa.

К сфере деятельности ГУШОСДОРa были отнесены следующие вопросы:

- 1) своевременное составление проектов, смет и плана организации работ;
- 2) выполнение утверждаемых НКВД планов строительства автомагистралей, технических условий, проектов, организацию и качество работ, соблюдение сметной стоимости;
- 3) оперативное руководство строительством дорог и организация предварительной приемки законченных работ;
- 4) обеспечение и реализация необходимых фондов технического снабжения;
- 5) своевременное финансирование и организация бухгалтерской и оперативной отчетности по строительству автомагистралей;
- 6) обеспечение строительства инженерно-техническим и производственным персоналом.

В ведении ГУЛАГа были оставлены только лагерные функции:

- 1) организация лагерных подразделений автомагистрали, комплектование их необходимой рабочей силой из заключенных, административным персоналом и обеспечение необходимыми бытовыми условиями;
- 2) лагерный распорядок и организация культурно-воспитательной работы;
- 3) создание условий, необходимых для выполнения лагерниками установленных производственных норм;
- 4) общее и хозяйственное снабжение лагерей;
- 5) соблюдение лагерями утвержденных смет по их содержанию.

Соответствующие этому сферы деятельности в пределах своей компетенции имели Управление строительства автомагистрали (отделы строительного сектора) и Управление Вяземлага (отделы лагерного сектора). Для координации деятельности управлений была введена должность начальника Управления строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД. По вопросам, связанным с производственной деятельностью, он подчинялся ГУШОСДОРу, по лагерным вопросам – начальнику ГУЛАГа.

**Организационная структура Вяземлага и строительства  
автомагистрали Москва – Минск согласно приказам НКВД  
№ 0050 и № 00103 (1936 г.)**



*Сост. по: ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81, 81 об, 82, 115.*

### ***Передача Управления строительства в ГУЛАГ***

При сооружении небольших объектов и ОШОСДОРы, и исправительно-трудовые колонии ОМЗ ГУЛАГа входили в одно территориальное УНКВД, а значит, подчинялись одному начальнику, который полностью отвечал за результаты работы. При организации Управления строительства и Управления Вяземлага, подчинявшихся разным главкам, возникали многочисленные организационные проблемы, о которых говорят частые реорганизации системы его управления. Вяземский исправительно-трудовой лагерь НКВД всё время своего существования находился в ведении ГУЛАГа, а Управление строительства автомагистрали (УС) за пять лет своего существования четырежды переходило из одного главного управления в другое.

Уже 3 июня 1936 г. приказом НКВД № 073 Управление строительства автомагистрали Москва – Минск «в целях максимального форсирования

строительства»<sup>1</sup> полностью передавалось от ГУШОСДОРа ГУЛАГу под личную ответственность его начальника М.Д. Бермана.

С передачей Управления строительства ГУЛАГу изменился только принцип его подчиненности, в самом производственном процессе радикально ничего не менялось. В ГУЛАГе был образован Дорожно-строительный отдел, но ГУШОСДОР от работ на шоссе не устранился. Согласно приказу № 073 ГУШОСДОР передавал ГУЛАГу все фонды на материалы, оборудование и транспортные средства, а также импортное оборудование. Однако за ним было оставлено составление всей проектной и сметной документации, а также консультирование Управления строительства автомагистрали и ГУЛАГа по всем техническим вопросам. Сохранялся и личный контроль Г.И. Благодна за соблюдением всех требований технического проекта дороги. Для форсирования работ было решено послать в лагерь десять опытных инженеров-дорожников, а периферийные подразделения и отделы Управления укомплектовать «проверенными работниками – чекистами»<sup>2</sup>.

### ***Возвращение УС в ГУШОСДОР, организация Управления дороги***

ГУЛАГ с поставленной задачей «дать сквозное движение от Москвы до Минска к 19-й годовщине Великой Октябрьской революции»<sup>3</sup> в 1936 г. не справился. Зимние работы 1937 года (подготовка к новому строительному сезону) также выполнены не были. Возможно поэтому приказ НКВД № 029 от 25 марта 1937 г., отменяя приказ НКВД № 073, передал Управление строительства автомагистрали обратно в ГУШОСДОР<sup>4</sup>. Передача производилась с составлением акта и передаточного баланса по состоянию на 1 апреля 1937 г.<sup>5</sup>

В 1938 г. ГУШОСДОР подвергся ряду реорганизаций<sup>6</sup>. В его непосредственном подчинении были организованы управления дорог, управления строительства дорог, дорожно-строительные и другие тресты. После реформирования часть хозяйственных структур главка стала «заказчи-

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 073 от 3 июня 1936 г. О передаче строительства автомагистрали Москва – Минск ГУЛАГу НКВД. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 63, 63 об.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 63 об.

<sup>3</sup> За автомагистраль. 1936. № 1 (1). С. 1.

<sup>4</sup> Приказ НКВД СССР № 029 от 25 марта 1937 г. О передаче строительства автомагистрали Москва – Минск в ведение ГУШОСДОРа НКВД СССР. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 16.

<sup>5</sup> Акт и передаточный баланс обнаружить среди рассекреченных документов «спецхрана ГУЛАГа» (ф. 9414) в ГАРФ не удалось.

<sup>6</sup> См., например: Постановление СНК СССР № 525 от 22 апреля 1938 г. О реорганизации Главного управления шоссейных дорог НКВД СССР и его местных органов; Постановление СНК СССР № 526 от 22 апреля 1938 г. Об управлении дорожным хозяйством; «Положение о ГУШОСДОРе НКВД» от 7 сентября 1938 г. Два первых опубликованы в Истории сталинского Гулага. Т. 2. С. 141–142, 142–143.

ками» (управления дорог), а часть – «подрядчиками» (управления строительств дорог и дорожно-строительные тресты), выполнявшими работы по заказам НКВД или других ведомств.

1 октября 1938 г., во исполнение постановления СНК № 526 от 22 апреля того же года, было организовано Управление дороги Москва – Минск, действовавшее на основании «Положения об Управлении дорог общесоюзного значения»<sup>1</sup>. В его штат была включена техническая инспекция ГУШОСДОРа, организованная в соответствии с приказом НКВД №367 10 июня 1938 г. Первым начальником Управления дороги Москва – Минск был назначен В. П. Николаев. На периферии оно состояло из дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ 861 Управления дороги Москва – Минск, Голицынское ДЭУ и др.). Для Управления дороги Вяземлагом были выделены служебные помещения в Голицыно Московской области<sup>2</sup>.

С момента организации лагеря и вплоть до 1 октября 1938 г. заказчиком выступало Управление строительства (ГУШОСДОР), а подрядчиком был Вяземлаг (ГУЛАГ). Теперь заказчиком становилось Управление дороги Москва – Минск (ГУШОСДОР), а подрядчиком – Управление строительства автомагистрали и Вяземлаг (Управление строительства подчинялось ГУШОСДОРу, а лагерь – ГУЛАГу).

Управление строительства автомагистрали Москва – Минск оставалось в подчинении ГУШОСДОРа почти четыре года до передачи его в Главное управление железнодорожного строительства НКВД (ГУЖДС) 4 января 1940 г.

### ***Передача УС в ГУЖДС и ГУАС***

ГУЖДС был организован 4 января 1940 г. приказом НКВД № 0014 на базе Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД и Управления железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке. При образовании в его ведение было передано девять исправительно-трудовых лагерей, в том числе и Вяземский. Основной специализацией ГУЛЖДС было строительство железных дорог, однако на него также было возложено руководство Строительством № 204 (Подольский аэропорт в Московской области), Строительством № 211 (шоссейная дорога Емилчино – Могилев – Подольск) и Управлением строительства автомагистрали Москва – Минск<sup>3</sup>.

Следующее переподчинение Управления строительства связано с его передачей в 1941 г. в Главное управление аэродромного строительства

---

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 0184 от 13 сентября 1938 г. Об организации Управления дороги Москва – Минск. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 22. Л. 145–146.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 143–147.

<sup>3</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 162–163.



*Штамп Вяземлага*

(ГУАС). Постановлением СНК и ЦК ВКП(б) от 24 марта 1941 г. на НКВД было возложено строительство аэродромов для военно-воздушных сил Красной Армии. В целях скорейшего комплектования аэродромныхстроек рабочей силой на более поздний срок были перенесены работы на крупнейших автодорожных объектах (приказ НКВД № 00328 от 27 марта 1941 г.). Приказом НКВД № 00343 от 2 апреля 1941 г. на Вяземлаг было возложено возведение аэродромов в БССР и Смоленской области. 2 июля 1941 г. Управление строительства автомагистрали Москва – Минск было передано непосредственно в ГУАС<sup>1</sup>.

\*\*\*

Переподчинения и реорганизации Управлений строительства и Вяземлага характеризуют всю сложность внутриведомственных взаимоотношений различных управлений НКВД во второй половине 1930-х гг. Переподчинения 1936–1940 гг. (ГУШОСДОР–ГУЛАГ–ГУШОСДОР–ГУЛЖДС) отражают поиск оптимальной системы управления и путей разграничения и взаимодействия производственно-технической и лагерной сфер. Последующая смена главка (ГУЛЖДС–ГУАС) была вызвана изменением основного вида работ.

О фактическом слиянии лагерной и экономической функций говорит тот факт, что в документах в большинстве случаев встречается название «Управление строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД СССР». По линии НКВД понятие Управление строительства встречается, в основном, только в упомянутых выше приказах, фиксирующих передачу технических вопросов из одного главка в другой. В прочих документах НКВД упоминается единая структура – Управление строительства и лагеря.

### **Организационная структура Управления**

Несмотря на многочисленные переходы Управления строительства из одного главка в другой, организационная структура Управления, обеспечивавшая функционирование лагеря и строительства, с этими переподчинениями принципиально не менялась. Структура лагеря была типичной для ИТЛ, она определялась нормативными документами НКВД: Положениями об исправительно-трудовых лагерях 1930 и 1939 гг., Исправительно-трудовым кодексом (1933 г.), Временной инструкцией о

<sup>1</sup> Система ИТЛ: Справочник. С. 100–102, 109–111.

режиме содержания заключенных в исправительно-трудовых лагерях НКВД СССР (1939 г.) и рядом других<sup>1</sup>.

Описанная в «Положении...» 1930 г. организационно-управленческая структура исправительно-трудовых лагерей была условной, так как в этом же документе был закреплен принцип, гласящий, что структура и штатный состав работников каждого лагеря должны были утверждаться ОГПУ. Как показывала практика, это правило не всегда соблюдалось. Внутреннее организационное устройство каждого исправительно-трудового лагеря нередко определялось его руководством<sup>2</sup>.

Как и в других лагерях НКВД, занятых возведением капитальных объектов, в Управлении строительства и Вяземлага выделялись производственный и лагерный сектора.

Характер и структура экономической деятельности обусловили принцип организации производственного сектора. В Управление входили отделы, непосредственно связанные с дорожным делом: проектный, производственно-технический, контрольно-плановый, дорожный, карьеров, мостовой. За качеством работ следило бюро инструментального контроля (БИК), инженеры которого работали практически на каждом километре возводившейся трассы. Возглавлял сектор главный инженер, который осуществлял руководство всеми работами и был ответственен за все этапы производственной деятельности. Он, по сути, выполнял функции заместителя начальника Вяземлага по строительству. В 1939 г. такое его положение было закреплено распоряжением НКВД<sup>3</sup>.

В 1936 г. лагерный сектор Вяземлага составляли следующие отделы: учетно-распределительный (УРО), административно-хозяйственный (АХО), культурно-воспитательный (КВО), общего снабжения (ООС), санитарный, кадров (ОК), 3-й отдел. Сюда также относились военизированная охрана (ВОХР), лагерный суд и прокуратура Вяземлага. В октябре 1937 г. при Управлении Вяземлага был организован политический отдел, на который было возложено руководство партийными организациями и обеспечение массово-политической работы среди начальствующего и рядового состава<sup>4</sup>.

Месторасположением Управления лагеря и строительства был определен город Вязьма Западной области, расположенный в 215 км от Москвы. К 15 марта 1936 г. Вяземским горсоветом ему был передан ряд зда-

---

<sup>1</sup> Положение об исправительно-трудовых лагерях. 1930 г. / ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 65–72; Исправительно-трудовой кодекс РСФСР. 1933 г. / Там же. С. 73–92; Временная инструкция о режиме содержания заключенных в исправительно-трудовых лагерях НКВД СССР / Там же. С. 457–476.

<sup>2</sup> Детков Г.М. Тюрмы, лагеря и колонии России. С. 220.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 849. Л. 98.

<sup>4</sup> Приказ НКВД СССР № 00690 «Об организации политотдела в составе ГУЛАГа НКВД и политотделов в составе Управлений лагерей». 22 октября 1937 г. / История сталинского ГУлага. Т. 2. С. 134.

ний и помещений общей площадью свыше пяти тысяч квадратных метров под служебные кабинеты и склады<sup>1</sup>.

Штаб военизированной охраны (штаб ВОХР) располагался в Вязьме. На периферии (в отделениях и отдельных лагерных пунктах) ему подчинялись дивизионы, в колоннах – взводы. Ликвидация отделений и образование асфальтобетонных районов в 1940 году повлекли изменение периферийной структуры ВОХР: в начале года дивизионы были ликвидированы, вместо них организованы отдельные взводы. Начальники военизированной охраны лагерей во всех отношениях подчинялись начальнику 3-го отдела (приказ НКВД № 00375 от 26 ноября 1936 г.). Численность военизированной охраны Вяземлага согласно смете 1940 г. должна была составлять 7,5 % от численности заключенных – 572 человека. Фактически в среднем за этот год имелось 628 человек охраны и obsługi.

Основная функция культурно-воспитательного отдела (КВО) – «переводка преступников» – на практике сводилась к мероприятиям, направленным на повышение эффективности труда заключённых. При КВО Вяземлага в марте 1936 г. была организована такая структура как «Центральный Штаб Соревнования и Ударничества» (штаб «Ц»). Главная его задача заключалась в организации и развитии ударничества и стахановского движения в лагере<sup>2</sup>. Штаб «Ц» руководил штабами соревнования и ударничества в отделениях и отдельных лагерных пунктах (штабы «О») и в колоннах (штабы «К»). Штаб «Ц» являлся организатором всевозможных починов, трудовых соревнований и прочих «авральных» организационных форм труда заключенных, призванных обеспечить выполнение плана работ. Он рассматривал и готовил списки заключённых, которые благодаря перевыполнению норм выработки получили право на материальное поощрение, а также списки на снижение сроков заключения и право получения условно-досрочного освобождения. Первым председателем штаба «Ц» был начальник лагеря П.А. Петрович.

Культурно-воспитательным отделом (КВО) Вяземлага выпускалась внутрилагерная газета «За автомагистраль», тираж которой в 1936 г. составлял более шести тысяч экземпляров. В 1936 г. начальником КВО и ответственным редактором газеты был С.В. Филиппов, через полгода его сменил Р. И. Цветов.

При отделе действовали бюро по трудоустройству освобождавшихся заключенных, бюро жалоб, существовала особая группа по подготовке кадров из числа заключенных. Начальником Особой группы по подготовке кадров в 1936 г. был А.И. Плевел<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81; ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1738. Л. 65–70.

<sup>2</sup> См., например: Постановление Центрального Штаб Соревнования и Ударничества строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД № 1 от 27 апреля 1936 г. / За автомагистраль. 1936. № 1 (1). С. 1.

<sup>3</sup> За автомагистраль. 1936 г. № 36 (36). С. 4; № 38 (38). С. 3, 4.



*Иллюстрация – фото – заседание Центрального штаба  
Заседание президиума Центрального штаба соревнования и ударничества  
Вяземлага НКВД. Фото из газеты «За автомагистраль» № .....*

При Управлении Вяземлага имелся 3-й отдел органов госбезопасности, существовавший параллельно с одноимённым отделом УГБ УНКВД по Западной (Смоленской) области и напрямую подчинённый 3-му отделу ГУЛАГа НКВД СССР. В Вязьме ему была выделена бывшая школа «Автодора» (площадь помещений 446 м<sup>2</sup>)<sup>1</sup>.

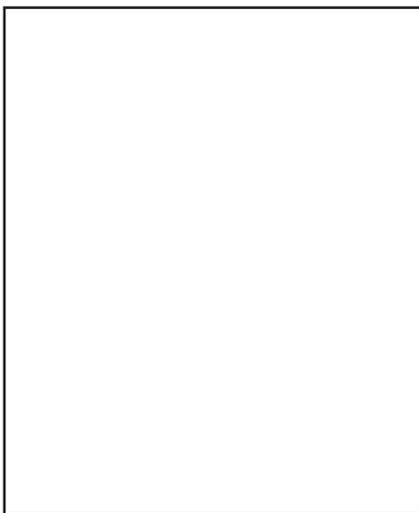
При Вяземлаге имелось отделение областного суда Западной области – так называемый «лагерный суд». Осенью 1937 г. в лагере работала одна «тройка» – председатель и двое судей. Среднегодовая численность заключённых в это время составляла 39 тыс. чел.

Учитывая, что в работе лагсуда наличествует запущенность следственных дел и медленное их рассмотрение, просить Облсуд укомплектовать работниками вторую тройку лагсуда. Ввиду того, что среди работников лагсуда долгое время имеются ненормальные взаимоотношения (Шаврин, Левцов) просить Облсуд пересмотреть состав работников лагсуда.

*Выписка из протокола заседания Бюро Вяземского РК ВКП(б) № 9 от 21 февраля 1938 г. Л. 2 об.*

Прокурор Вяземлага осуществлял надзор за следственными делами, находившимися в производстве оперативных сотрудников 3-го отдела. Он имел право на вынесение представлений на противоречащие закону решения, приговоры, определения и постановления суда, а также давал санкцию по рассматривавшимся в лагерном суде делам. Первым прокурором лагеря вплоть до своего ареста в августе 1938 г. работал бывший

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1738. Л. 65–70.



В нескольких выпусках газеты «За автомагистраль» в октябре–ноябре 1936 года был опубликован ряд подобных объявлений о возможности трудоустройства освободившихся

Н. Цуринов – начальник 3-го отдела Вяземлага НКВД. Фото из газеты «За автомагистраль». № 57 (57). 20 декабря 1936 г.

прокурор Вяземского района М.В. Зайцев, являвшийся выпускником факультета советского права МГУ.

Тов. ЗАЙЦЕВ <...> ослабил свою основную работу по надзору за следственными делами, вследствие чего свыше 10% следственных дел заканчивалось с нарушением сроков и кроме того из 151 чел[овек заключенных], обвиняемых в к/р преступлениях за период с 1/VII-37 г. осуждены только 25 чел., а из 36 привлеченных за вредительство осуждены 3 челов. <...>

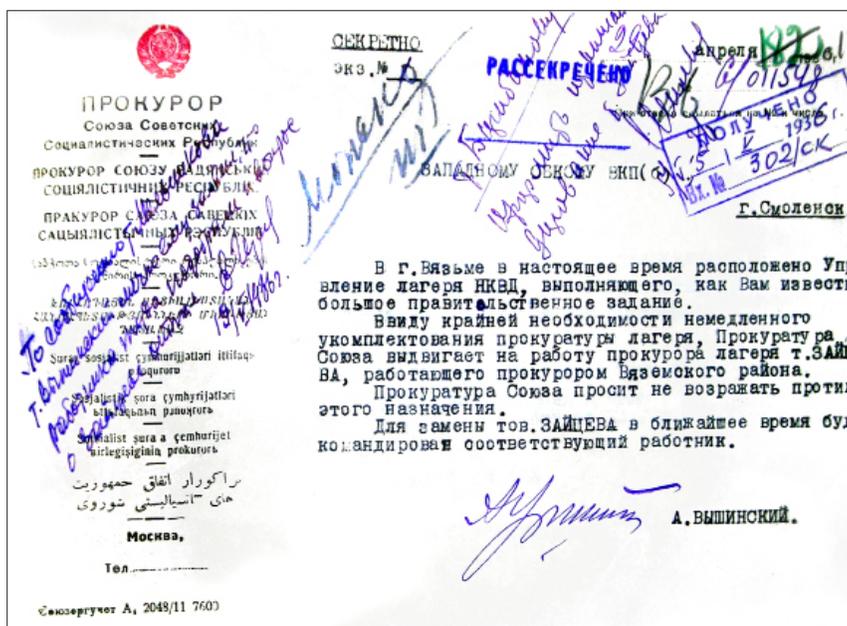
Считать дальнейшее пребывание т. ЗАЙЦЕВА в должности прокурора невозможным и просить Обком ВКП(б) и прокуратуру республики снять его с работы и заменить другой кандидатурой.

Выписка из протокола заседания Бюро Вяземского РК ВКП(б) № 9 от 21 февраля 1938 г. Л. 2, 2 об.

Бывший прокурор Вяземлага М.В. Зайцев в 1938 г. был осужден по ст. ст. 17, 58-8, 58-10, 11 УК РСФСР<sup>1</sup> по делу, сфабрикованному в органах госбезопасности областного УНКВД при участии работников прокуратуры РСФСР и СССР. Дело его было прекращено 10 марта 1940 г. Военным прокурором Калининского военного округа. Реабилитирован 27 июня 1940 г.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Макеев.

<sup>2</sup> Смоленские прокуроры. Страницы истории. Проблемы. Судьбы. Смоленск, 2001. С. 84.



Документ с подписью Вышинского о назначении Зайцева прокурором Вяземлага

Политический отдел ГУЛАГа и политотделы в составе Управлений лагерей были образованы по приказу НКВД № 00690 от 22 октября 1937 г. На них было возложено руководство партийными организациями и обеспечение массово-политической работы среди начальствующего и рядового состава <sup>1</sup>.

Отдел общего снабжения (ООС) включал в себя несколько групп: ларьковую, хозобиходную, продовольственно-фуражную и ряд других.

Центральный лазарет располагался в Вязьме рядом с городской тюрьмой. В 1938 г. в лагере было 14 больниц, из них семь с числом коек от шести до двадцати, шесть – от 21 до 100 и одна – до 250 мест. Всего фактически было развернуто 392 койки, вместо 390 сметных. Помимо этого, в лагере действовало 23 фельдшерских стационара, общее число коек в них – 97. Врачей в этот период было 25 (штат был полностью укомплектован), из них 14 терапевтов, четыре хирурга и другие. Число дезинфекционных камер во всем лагере – 108, из них 79 были действующими <sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 00690 от 22 октября 1937 г. Об организации политотдела в составе ГУЛАГа НКВД и политотделов в составе Управлений лагерей / История сталинского Гулага. Т. 2. С. 134.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2750. Л. 12–16.

#### ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЛАЗАРЕТ ВЯЗЕМЛАГА НКВД

1. СОКОЛОВСКАЯ Мария Ивановна – медсестра центрального лазарета. Чутко относится к больным.
2. ВОЛЫНЕЦ Юлия Ефимовна – врач-ординатор центрального лазарета. Самостоятельно обслуживает 5 палат. Исполнительна, аккуратна и точна.
3. МАКСИМОВ Петр Сергеевич – заведующий хозяйством лазарета. Энергично помогает улучшению быта лазарета. Был дважды премирован за отличную работу и хорошее отношение к делу и больным.

*Шестой список кандидатов на льготы. За автомагистраль. 1936.  
30 октября. № 41 (41). С. 2.*

У лагеря была собственная типография, размещавшаяся в Вязьме. Она выпускала внутрिलाгерную газету «За автомагистраль» и бюллетени к ней, газету для военизированной охраны «На страже автомагистральной», всевозможные бланки.

#### ТИПОГРАФИЯ ВЯЗЕМЛАГА

1. ГОРОХОВ Петр Александрович – бригадир наборного цеха. Его цехом ударный цех в период подготовки и проведения стахановской декады работал круглые сутки.
2. ТУЙГУНОВ Тураб – наборщик. Культуполномоченный.
3. НИКИФОРОВ Михаил Иванович – наборщик.
4. ВАСИЛЬЕВ Николай Георгиевич – наборщик.
5. ЧАЗОВ Александр Иванович – наборщик.
6. БУГАЕВ Илларион Федорович – наборщик.
7. ЩЕРБАКОВ Никита Гаврилович – наборщик. В порядке общественной ведет учет хозяйства коллектива.
8. РОМОВ Исаак Яковлевич – бригадир печатного цеха. Активно участвовал в организации типографии. В период стахановской декады работал круглые сутки. Член штаба С и У.
9. ДЕМЧЕНКО Степан Федорович – печатник.
10. ЛЫСЕНКО Иван Васильевич – наборщик.
11. КУЗЬМЕНКО Аполлон Алексеяевич – печатник.

*Шестой список кандидатов на льготы. За автомагистраль. 1936.  
30 октября. № 41 (41). С. 2.*

#### **Типографии Вяземлага НКВД Н У Ж Н Ы**

квалифицированные наборщики, печатники, печатники на американке, переплетчики, корректор. Заявления направлять,  
г. Вязьма, 4-й отдел  
В заявлениях указывать полностью фамилию, имя и отчество, рабочий стаж, типографию где работал, статью и срок.

*Объявление из газеты*



*Руководящий состав Вяземлага НКВД. 1936 г.*

Отдел связи обеспечивал временной телефонной и телеграфной связью периферийные подразделения. Был организован питомник служебного собаководства (в 1936 г. в должности заместителя начальника питомника служебно-розыскных собак Вяземлага упоминается Ритгольт)<sup>1</sup>.

Приказом НКВД № 048 от 14 марта 1938 г. 106 курсантов Харьковской школы ГУЛАГа НКВД СССР, где производилась подготовка работников мест заключения, лагерей, а также финансовых работников ГУЛАГа НКВД, были направлены на двухмесячную практику в аппараты 3 отделов ИТЛ. Максимальные группы курсантов – по 10 человек – были направлены в Вяземлаг, Бамлаг, Дальлаг, Волголаг и Сазлаг.

В февраля 1940 г. при Вяземлаге были организованы постоянно-действующие курсы по подготовке и переподготовке работников учетно-распределительных отделов (2-х отделов) ГУЛАГа НКВД. Пропускная способность их приказом определялась как «225 человек в год (75 человек одновременно)»<sup>2</sup>. На 17 февраля 1941 г. штат Вяземских курсов ГУЛАГа (на 150 курсантов) насчитывал 13 человек. Приказом НКВД № 697 от 22 сентября 1941 г. курсы были расформированы<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 33; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 147.

<sup>2</sup> Приказ НКВД СССР №064 «Об организации курсов по подготовке кадров для лагерей и ОИТК ГУЛАГа НКВД». 11 февраля 1940 г. / История сталинского Гулага. Т. 2. С. 172–173.

<sup>3</sup> Приложение к приказу НКВД № 00169 от 17 февраля 1941 г. Штат Вяземских курсов ГУЛАГа. Ф. 414. Оп. 1. Д. 849. Л. 74.

Вяземлаг вместе с семью другими лагерями (Дмитлагом, Бамлагом, Волголагом, ББЛ, Дальлагом, Ухтпечлагом, Калуглагом) составлял группу лагерей, руководящему составу которых (начальнику, его заместителю и помощнику, начальникам отделов) должностные оклады были установлены на порядок выше, чем в прочих ИТЛ. Например, начальникам Управлений этих восьми лагерей был установлен оклад в размере 900 руб., тогда как начальникам остальных лагерей – 800 руб. (приложение)<sup>1</sup>

### ***Начальники Вяземлага***

Первым начальником Вяземлага стал полковник инженерных войск Петр Александрович Петрович-Штейнпрес, назначенный на эту должность приказом НКВД № 057 от 31 января 1936 г. С занимаемой должности был снят не ранее 14 марта 1937 г. Его краткие биографические данные, опубликованные только в 2007 г., таковы: родился в 1900 г. в Одессе, по национальности – еврей, образование имел среднее, являлся членом ВКП(б). 27 сентября 1937 г. П.А. Петрович был арестован, 3 марта 1939 г., согласно приговору Военной коллегии Верховного Суда СССР (участие в контрреволюционной организации), был расстрелян. Предполагаемое место захоронения – Коммунарка (Московская область). Реабилитирован в сентябре 1956 г. ВКВС СССР<sup>2</sup>.

Вторым начальником Вяземлага стал Лев Исаевич Рудминский, назначенный на эту должность приказом НКВД № 478 от 9 сентября 1937 г. Освобожден от должности приказом НКВД № 52лс от 3 января 1939 г.<sup>3</sup>

Л.И. Рудминский родился в 1901 г. в Москве, происходил из семьи служащих. По национальности – еврей, образование имел незаконченное высшее. Фамилия его упоминается в приказании по Дмитлагу № 30 от 12 ноября 1934 г., которым объявлялась благодарность начальнику Карамышевского района Л.И. Рудминскому, первым ликвидировавшему «у себя [в районе] окончательно живность» [вшей и гнид]<sup>4</sup>. Карамышевский район был одним из двенадцати строительных районов Дмитлага, имевших подмосковный статус: заключенные занимались строительством аэродрома, представленный к сдаче в ноябре 1936 г.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. О введении новых окладов содержания для руководящего и оперативного состава Главных управлений лагерей, трудпоселений и мест заключения НКВД и Отделов трудовых колоний. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 81; Тарифный перечень № 3 должностей руководящего состава Управлений лагерей НКВД и оперативного состава отделов, третьих отделов и УРО. Приложение к приказу НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 98–99 об.

<sup>2</sup> Жертвы политического террора в СССР. [Эл. ресурс]. Изд. 4-е. М., 2007. CD-ROM.

<sup>3</sup> Система ИТЛ. Справочник. С. 199, 200.

<sup>4</sup> Н.В. Петров. История империи ГУЛАГ. Т. 4; Система ИТЛ. Справочник. С. 214;

<sup>5</sup> Система ИТЛ. Справочник. С. 214.

В декабре в ходе приема–сдачи дел НКВД от Н.И. Ежова к Л.П. Берии был подготовлен акт, который содержал короткое, но емкое резюме о работе лагерной сферы: *«На протяжении ряда лет ГУЛАГ возглавлялся людьми, оказавшимися врагами»*. Такие выводы не замедлили сказаться на положении руководящей верхушки ГУЛАГа.

12 декабря 1938 г. в аппарате Особополномоченного НКВД СССР был составлен список начальников исправительно-трудовых лагерей и сотрудников ГУЛАГа, на которых имелись компрометирующие материалы. 19 декабря был подготовлен акт, в котором были указаны имена начальников лагерей и строителств, которые вызывали у нового руководства НКВД сомнения. В акте в целом отмечалось, что *«из 48 лагерей и строек имеются начальники в 21-м, причем только 9 из них утверждены в ЦК ВКП(б)»*. Среди вызывающих сомнение лиц значился и *«Л.И. Рудминский – начальник строительства автомагистрали «Москва – Минск» и Вяземского лагеря»*<sup>1</sup>.

В ходе последовавшей вслед за этим чистки кадров НКВД среди руководящих работников тюремно-лагерной сферы были арестованы 33 человека, в том числе и Лев Исаевич.

Л.И. Рудминский был арестован в Москве, дата ареста неизвестна. Обвинялся по статьям 17, 58-1а, 58-8, 58-11 УК РСФСР. 28 апреля 1939 г. был осужден Военной коллегией Верховного Суда СССР и приговорен к 15-ти годам лишения свободы с отбыванием наказания в ИТЛ и пяти годам лишения политических прав с конфискацией личного имущества. Заключение Л.И. Рудминский отбывал в Норильлаге НКВД.

В это же время аресту подвергся и начальник Калуглага – А.Н. Израилев. 9 апреля 1939 г. он был осужден к высшей мере наказания военным трибуналом Московского округа войск НКВД. Определением Военной коллегией Верховного Суда СССР от 16 августа 1939 г. ВМН была заменена на двадцать лет лагерей.

25 мая 1942 г. Л.И. Рудминский был повторно арестован. Обвинение было предъявлено по ст. 58-2, 58-11 УК РСФСР. Большую часть срока отбывал в 4-м строительном отделении Горлага НКВД (Калужская область). Дело прекращено 25 июня 1955 г. ВС СССР за отсутствием состава преступления. Л.И. Рудминский был реабилитирован 23 августа 2002 г. прокуратурой Красноярского края<sup>2</sup>.

Одновременно с отстранением Л.И. Рудминского от должности начальника Вяземлага и строительства автомагистрали на его место был назначен новый начальник – Б.А. Козловский (приказ НКВД № 52лс от 3 января

<sup>1</sup> Н.В. Петров. История империи ГУЛАГ. Т. 2.

<sup>2</sup> О времени, о Норильске, о себе... Кн. 6. Москва, 2005. С. 206; Книга памяти жертв политических репрессий Красноярского края. Т. 7 (Р-С). Красноярск. 2009. С. 138; Система ИТЛ. Справочник. С. 199, 206.

1939 г.). Вероятно, это был Б.А. Козловский, ранее работавший в должности главного инженера строительства шоссе Москва – Минск.

Один из документов Вяземлага, датируемый не ранее 20 декабря 1938 г., был подписан «*главным инженером Строительства*» Козловским и утвержден «*ВРИД [временно исполняющим должность] начальника строительства автомагистралей Москва – Минск и Вяземлага*» Квесисом<sup>1</sup>.

Б.А. Козловский пробыл на занимаемой должности всего три месяца. 10 марта 1939 г. приказом НКВД новым начальником Вяземлага и строительства стал А.А. Горшков (1895-?). С этого времени Б.А. Козловский в документах снова упоминается на должности главного инженера строительства автомагистралей.

А.А. Горшков пробыл на должности начальника Вяземлага четыре месяца – до 11 июня (приказ НКВД №0159 от 11 июня 1939 г.)<sup>2</sup>. Он имел достаточно богатый опыт работы лагерной сфере. С 8 марта 1931 г. был начальником Управления Казакстанского ИТЛ ОГПУ (Казлаг, Казулон), располагавшегося около г. Алма-Ата в Казахстане. Заключенные занимались лесозаготовками, работами на кирпичных завода для Турксиба, мощением улиц Алма-Аты. А.А. Горшков руководил лагерем вплоть до его ликвидации 17 сентября 1931 г.

Формально от занимаемой должности начальника Казлага А.А. Горшков был освобожден приказом ОГПУ от 23 августа 1932 г. Одновременно он был назначен начальником Управления Сибирского ИТЛ (Сиблаг, СИ-БУЛОН).

О службе А.А. Горшкова в Сиблаге рассказывает А.Г. Тепляков в своем исследовании «Машина террора: ОГПУ – НКВД Сибири в 1929–1941 гг.». А.А. Горшков «*принял огромное почти неуправляемое "хозяйство", где не представлялось уже возможным что-либо изменить или улучшить. На следующий год, когда в нарымской тайге из-за полной неразберихи и бездействия работников Сиблага в течение двух недель были заморены голодом несколько тысяч спецпереселенцев, Горшкова сделали "козлом отпущения", наказали отстранением от должности и переводом на службу в другую область РСФСР. Осенью 1933 г. руководство Запсибкрайкома рассматривало вопрос о виновниках массовой смертности ссыльных на о. Назино и вынесло строгие партийные взыскания не только рядовым чекистам, но и начальнику Сиблага А.А. Горшкову и его заместителю И.И. Долгих*»<sup>3</sup>.

От должности начальника Сиблага А. А. Горшков был освобожден 22 ноября 1933 г. В 1934 – начале 1935 г. он упоминается на должности начальника 5-го отделения ГУЛАГа НКВД.

Приказом НКВД № 82 от 10 апреля 1935 г. А. А. Горшков был назначен заместителем начальника Дмитлага. Заметим, что на строительстве ка-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп.1. Д. 1140. Л. 1.

<sup>2</sup> Система ИТЛ. Справочник. С. 199.

<sup>3</sup> Тепляков А.Г. Машина террора: ОГПУ – НКВД Сибири в 1929–1941 гг.

нала Москва – Волга начальник лагеря находился в подчинении начальника Управления строительства канала, т.е. выполнял только «лагерные» функции. На этой должности А. А. Горшков пробыл до ликвидации лагеря весной 1937 г.<sup>1</sup>

Его фамилия несколько раз упоминается в связи с историей Дмитлага. В 1935 г. А. А. Горшков возглавлял Совет лагерного общества «Динамо», в январе 1937 г. руководил Всесоюзной переписью населения, проводившейся в лагере. В мае 1937 г. для эвакуации людей и имущества строительства и лагеря была организована Эвакуационная комиссия, которую возглавил все тот же А. А. Горшков<sup>2</sup>.

В июле 1937 г. постановлением Президиума ЦИК СССР «за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва – Волга» различными орденами были награждены 404 руководящих сотрудников лагеря и строительства (начальник ИТЛ, начальники районов, инженеры и т. п.). Никак не был отмечен вклад бывших начальников Дмитлага (Я. Д. Рапопорта, С. Г. Фирина и других), а также ряда заместителей начальника, в том числе и А. А. Горшкова<sup>3</sup>.

Однако не все руководители строительства канала удостоились награды за свою работу, некоторые к моменту его пуска в эксплуатацию уже давали показания о собственной «вражеской деятельности». А. А. Горшков хотя и не был отмечен ни одной из правительственной наград, но и не был репрессирован, в то время как значительная часть сотрудников Управления Дмитлага, в том числе и высшего звена, была расстреляна. В августе 1937 г. А. А. Горшков был уволен из органов НКВД.

Следующее упоминание о нем встречается в приказе НКВД от 10 марта 1939 г. о назначении его начальником Вяземского ИТЛ<sup>4</sup>.

Через три месяца вышел приказ НКВД № 0159 от 11 июня 1939 г. «По строительству автомагистрали Москва – Минск» (приложение). Этот приказ, отмечая крайне неудовлетворительное выполнение плана работ по строительству дороги, плохую организацию работ, слабую трудовую дисциплину и др., вводил новую расстановку должностей Управления.

Начальника строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД А. А. Горшкова, «как несправившегося с работой», от занимаемой должности освободили, но оставили на строительстве начальником 1-го отделения. Этот же приказ назначал начальником строительства и ИТЛ Г.А. Саркисьянца, освобождая его от должности заместителя начальника ГУШОСДОРА НКВД. От занимаемой должности был также освобожден заместитель начальника строительства автомагистрали Борозов (командирован в распоряжение Отдела кадров ГУЛАГа), на его место был

<sup>1</sup> Петров Н.В. История Империи ГУЛАГ. Гл. 2.

<sup>2</sup> Система ИТЛ. Справочник. С. 278, 392, 393, 214; Н.В. Петров. История Империи ГУЛАГ. Гл. 2.

<sup>3</sup> Петров Н.В. История Империи ГУЛАГ. Гл. 5.

<sup>4</sup> История Сталинского ГУЛАГа. Т. 2. Биографический комментарий. С.650; Н.В. Петров. История империи ГУЛАГ. Гл. 5; Справочник. С. 199–200.

назначен помощник начальника строительства – Передерей. Главный инженер строительства Б.А. Козловский был оставлен на своем месте<sup>1</sup>.

До какого времени Г. А. Саркисянц оставался на должности начальника вземлага и строительства автомагистрали Москва – Минск, неизвестно. Подпись его стоит на документе, датированном 26 июня 1941 г.<sup>2</sup> В «Биографическом комментарии» тома 2 «Истории Сталинского Гулага» упоминается инженер, полковник Г. А. Саркисянц (1904–1964), который в 1939–1950 годах был заместителем начальника ГУШОСДОРa НКВД – МВД СССР<sup>3</sup>. В книге «Сталинские стройки ГУЛАГа: Строительство тоннеля через Татарский пролив» время пребывания Г. А. Саркисянца на должности заместителя начальника ГУШОСДОРa обозначены как 1939–1940, 1942–1950 гг.

### ***Структура лагеря в 1941 году***

В 1941 г. штат Управления Вземлага и строительства автомагистрали Москва – Минск был утвержден приказом НКВД в размере 190 человек<sup>4</sup>. Руководство состояло из четырёх человек: начальника Управления, его заместителя и помощника, а также главного инженера. Был предусмотрен секретариат и отдел кадров – по шесть человек в каждом. Штат финансового отдела и главной бухгалтерии был утвержден в количестве 24 человек. В него входили следующие отделения: сметно-плановое (3 чел.), расчетное (6 чел.), финансирования и расчетов (3 чел.), ревизионное (4 чел.)<sup>5</sup>.

К числу «лагерных» структур относились: оперативное отделение (8 чел.), политический отдел (5 чел.), административно-хозяйственный отдел (17 чел.), редакция газеты-многотиражки (3 чел.), отдел связи (4 чел.), учетно-распределительный отдел (2 чел.), 1-е учетно-статистическое отделение (5 чел.), 2-е отделение личных дел и освобождения (4 чел.), контрольно-распределительная группа (2 чел.), культурно-воспитательный отдел (5 чел.), санитарный отдел (3 чел.). Штат отдела общего снабжения, в который входили отделения вещевого довольствия, хозобихода и продовольственно-фуражное, состоял из 12 человек. Штат командного состава военизированной охраны (ВОХР) – 16 человек. В их числе начальник охраны и его заместитель, штаб ВОХР (4 чел.), политчасть (2 чел.), материально-хозяйственная часть (3 чел.), часть боепитания (3 чел.). Инспекция военизированной и пожарной охраны – два человека. Таким образом, к лагерному сектору относилось 100 штатных должностей.

<sup>1</sup> Приказ НКВД № 0159 от 11 июня 1939 г. «По строительству автомагистрали Москва – Минск». Отменен приказом НКВД № 0234 в 1955 г. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. Л.132–134.

<sup>2</sup> Система ИТЛ. Справочник. С. 199; ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 45. Л. 75.

<sup>3</sup> История Сталинского ГУЛАГа. Т. 2. Биографический комментарий. С. 663.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 849. Л. 98–103.

<sup>5</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 849. Л. 98–103.

К структурам, имевшим производственную специализацию, относились следующие: аппарат главного инженера, в который входили два старших инженера (по БРИЗу<sup>1</sup> и по технике безопасности); планово-контрольный отдел (6 чел.); производственно-технический отдел (25 чел.), включавший проектно-сметное отделение (5 чел.), группу по эксплуатации трассы (2 чел.), отделение гражданских и искусственных сооружений (3 чел.), отделение спецстроительства (6 чел.), диспетчерскую группу (4 чел.), гужветинспекцию (2 чел.), руководство отдела (3 чел.). Начальник производственно-технического отдела являлся заместителем главного инженера. Далее шли отдел технического контроля и техдокументации (7 человек, в том числе один фотограф), отдел технического снабжения (9 чел.), отдел железнодорожных перевозок (7 чел.)<sup>2</sup>. Штат производственного сектора (59 штатных единиц) был в 1,7 раза меньше лагерного.

Помимо этого, существовали структуры лагеря, выделенные на самостоятельный баланс. К их числу относились, например, проектная контора, располагавшаяся в Голицыно Московской области, лесной отдел, автобаза и некоторые другие.

\*\*\*

Минимальным штат Вяземлага и строительства автомагистрали Москва – Минск был в 1936 г. К 1941 г. организационное устройство лагеря и строительства заметно усложнилось, а штатная численность – возросла. Структура лагерного сектора как на уровне Управления, так и в периферийных подразделениях соответствовала директивным документам НКВД СССР и ГУЛАГа НКВД СССР. Структура строительного сектора отвечала специализации экономической деятельности лагеря, она трансформировалась по мере изменения видов и объемов работ.

## **1.2. «Дать сплошной проезд к 19-й годовщине Октябрьской революции»: история строительства**

Вяземский исправительно-трудовой лагерь занимался сооружением шоссе Москва – Минск на протяжении пяти лет: с февраля 1936 г. по апрель 1941 г. Производственная задача лагеря состояла в возведении асфальтобетонного полотна дороги, а также всех искусственных (мостов, путепроводов и трубопроводов) и гражданских сооружений на ней. Эти работы относились к числу основных. Помимо этого заключённые занимались добычей строительных материалов (гравия, щебня, песка), их переработкой (дроблением и крошением) и транспортировкой. В производственной деятельности Вяземлага по возведению автомагистрали Москва – Минск возможно выделить два периода.

<sup>1</sup> БРИЗ – Бюро по рационализаторству и изобретательству.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 849. Л. 103–106.

*Первый период* (1936 – середина 1939 г.): основной вид производства – сооружение земляного и гравийного полотна дороги, основной принцип организации работ – одновременность на всем протяжении трассы, основная периферийная единица – строительное отделение.

*Второй период* (вторая половина 1939 – апрель 1941 г.): основной вид производства – укладка асфальтобетонного покрытия, основной принцип организации работ – сосредоточение работ на ограниченном участке, основная периферийная единица – асфальтобетонный район.

## 1936–1938 гг.

### *Начало строительства*

При создании каждого нового лагеря ГУЛАГом выделялось, в среднем, около одного миллиона рублей. Согласно сводной ведомости ГУЛАГа за 1936 г., в этот период шестнадцать лагерным стройкам было *«отгружено товаро-материалов»* на сумму 6 миллионов 16 тыс. руб., в том числе Вяземлагу – 33,6 % этой суммы (2 млн 20 тыс. руб.). Это больше, чем получили такие лагеря-гиганты как Беломорско-Балтийский (1 млн 780 тыс. руб.) и Дмитровский (1 млн 413 тыс. руб.), в 34 раза (!) больше по сравнению с соседним Калуглагом, которому было выделено всего 59 тыс. руб.<sup>1</sup> В рассматриваемый период к числу *«товаро-материалов»* относились: во-первых, продовольствие, вещевое довольствие и ларьковые товары, во-вторых, нерудные материалы, топливо, горючее, фураж, инструмент и спецодежда, а также прочие вспомогательные материалы и, в-третьих, строительные конструкции и детали<sup>2</sup>.

Главный инженер Вяземлага М. М. Левин так охарактеризовал организационный этап: *«мы должны подготовить лагерные пункты к приему рабочих, с тем, чтобы к концу апреля разместить весь необходимый нам контингент и полностью обеспечить разворот строительства. Наряду с подготовкой помещений, нам необходимо позаботиться заготовкой вполне исправного инструмента (грабарок, тачек и т.д.) <...>»*<sup>3</sup>. В производственном плане первоочередной задачей было: *«пустить в ход каменные карьеры, с тем, чтобы в мае получить со всех наших 4-х карьеров не менее 400 000 м<sup>3</sup> камня. Вторая наша и все-таки первоочередная задача – найти на участках строительства необходимые местные ресурсы материалов (гравия, песка, камня)»*<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Ведомость по отчету № 5201 «Товаро-материалы отгруженные» по состоянию на 1/1-37 г. ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3092. Т. 1. Л. 35.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 29.

<sup>3</sup> Левин М.М. Первоочередные задачи нашего строительства // За автомагистраль. № 1 (1). 1936. 1 мая. С. 2.

<sup>4</sup> Там же.



*Песчаный карьер Вяземлага. 1936 г*

В 8–9 месяцев мы должны выбросить 14 миллионов м<sup>3</sup> земли, построить 612 м железобетонных и бетонных труб, 96 малых, 30 средних и 3 больших моста, 9 путепроводов и т.п. Все мосты железобетонные, ни одного деревянного. Особой серьезной задачей является необходимость добыть и уложить до 1 млн. 700 тыс. м<sup>3</sup> камня и до 2 млн. 700 тыс. м<sup>3</sup> песка. Для проведения этой грандиозной работы потребуется большое количество механизмов. Одних экскаваторов у нас будет 25–30, около 170 тракторов, 350 механических лопат, большое количество мотовозов, вагонеток, грейдеров и т.д. Наряду с механизмами под грабарную возку мы используем до 3000 лошадей

*Левин М.М. Первоочередные задачи нашего строительства / За автомагистраль. № 1 (1). 1936. 1 мая. С. 2.*

Для заготовки и вывоза строительных материалов были установлены жёсткие сроки. Согласно приказу НКВД № 0050 к 1 мая должно было быть заготовлено не менее 60% и вывезено на трассу не менее 30% потребного камня, к 1 августа – закончена заготовка и транспортировка всего необходимого камня.

Все стройматериалы высокого качества разрабатывались в базисных карьерах ГУШОСДОР: Норинском и Моглянском в УССР. Объем подлежащих железнодорожной перевозке материалов составлял 350 тыс. м<sup>3</sup>, для чего Вяземлагом у народного комиссариата путей сообщения было зафрахтовано четыре паровоза и 85 вагонов-платформ<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

Сложность представляла не только транспортировка, но и, главное, доставка стройматериалов от железнодорожных станций к строящемуся полотну дороги. На этих работах был занят весь грузовой транспорт отделений, автоотряды часто работали в две смены. Однако подразделения все равно не справлялись: на станциях нередко происходило скопление незгруженных вагонов, а грузовики выходили из строя из-за перегруза. Поэтому вскоре было принято решение об укладке в нижний слой дорожной «одежды» крупного щебня из местных месторождений. Местные породы были низкого качества («слабые»), но зато дешевые с точки зрения их добычи и транспортировки.

Среди крупных местных карьеров были Мещевский, Полотняный завод (Западная область, совр. Калужская), Рябцевский гравийный карьер, Издешковский известковый завод (Западная область, совр. Смоленская).

#### ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

На подмосковном участке и под Минском дорога проходит через леса, раскорчевка которых требует затраты огромных сил. В широком масштабе применяется взрывание пней. На этих участках по обе стороны дороги будет тянуться живописный лес.

Там, где дорога подходит к холмам, делается большая выемка земли и местность неузнаваемо сравнивается. Большой интерес представляют насыпи. В отдельных местах они будут доходить до 22 метров.

*Большевикский путь. № 189 (1776). 1936. 17 августа. С. 2.*

Весной 1936 г. начались работы непосредственно на самой трассе. По состоянию на начало лета только 25% заключённых было занято на основных работах. Заключённые вырубали сплошные просеки, корчевали пни, начинали делать земляную насыпь. Лес использовался как для собственных нужд (постройка барачков и сооружение нар, дрова для кухни и отопления жилья, опалубка для бетонных конструкций), так и на вывоз<sup>1</sup>.

Началось осушение болот. Крупные болота не обходили, как при сооружении обычной дороги, а засыпали тысячами кубометров песка и щебня. Самыми проблемными были большие болота в БССР. Для их осушения использовался новаторский взрывной способ вытрофирования.

Взрывной метод вытрофирования заключается в выдавливании разрыхленного торфа тяжестью ранее возведенной насыпи. С этой целью при осушении болота возле г. Крупка (Минская область, БССР) несколько тысяч глиняных горшков с узким горлышком были заряжены аммонитом, соединены звонковым проводом с взрывной машиной и через обсадные трубы опущены на глубину жидких торфов.

Особенность организации производственного процесса данного периода заключалась в том, что работы велись на всем протяжении се-

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 25, 28.



*На строительстве дороги Москва – Минск. 1936 г*



*Строительство шоссе Москва – Минск. 1936 г.*

мисоткилометровой трассы одновременно. Как говорит один из документов, «условно первоначальная территория лагеря и строительства может быть ограничена протяжением трассы от 6-го до 700-го км по горизонтали с расположением зоны строительства и лагерных подразделений по вертикали на 3–5 км»<sup>1</sup>. С отрывом от трассы располагались лишь карьерные и лесные отдельные лагерные пункты.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп 1 Д. 853. Л. 28.

## Периферийная структура

Периферийная структура Вяземского лагеря, организованного «*по типу существующих строительных лагерей*»<sup>1</sup>, была простой. Согласно приказу НКВД № 00103 от 27 марта 1936 г. Управлению лагеря и строительству подчинялись шесть лагерных отделений и четыре лагерных пункта<sup>2</sup>.

Дислокация подразделений Вяземлага в 1936 г. была следующей: поселок городского типа Голицыно (Московская область); город Гжатск (совр. Гагарин), деревня Горки<sup>3</sup> около Вязьмы, город Ярцево, деревня Гнёздово в 14 км западнее Смоленска, отделение Управления строительства в Вязьме (Западная область); поселок Бобр, станция Прямино, город Борисов, поселок Жодино (Минская область). В названных населенных пунктах размещалось руководство отделений, так называемая «штабная колонна».

По мере расширения производственных задач периферийная структура лагеря усложнялась. Уже весной 1936 г. было организовано 7-е «особое» отделение, строившее дорогу в пределах Московской области. Протяженность его головного участка зафиксирована как «*Москва – 19-й км*». Зона строительства начиналась с шестого километра трассы за Дорогомиловской заставой у Филей. Поэтому, если быть точными, Вяземлаг строил 694 км дороги из семисот километров её общей протяженности. В июне 1936 года главным инженером головного участка был назначен главный инженер УШОСДОРа УНКВД по Московской области Измайловский. Кроме того, УШОСДОР был обязан оказывать помощь строительству рабочими, техникой, дорожными механизмами<sup>4</sup>. Весной 1937 г. на все работы в радиусе 35 км от столицы стали привлекать только вольнонаемных рабочих.

К ноябрю 1936 г. в лагере было восемь отделений и десять отдельных лагерных пунктов (ОЛП)<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81 об.

<sup>2</sup> Приказ НКВД СССР № 00103 от 22 марта 1936 г. С объявлением временных штатов Управлений Калужского и Вяземского ИТЛ и строительству автомагистралей Москва – Киев и Москва – Минск. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 115.

<sup>3</sup> В машинописном тексте альбома «Автомагистрали Москва – Минск 40 лет» (1976 г.) встречается название населенного пункта Гурни, что, по всей видимости, является опечаткой. В 1930-е годы в Вяземском районе существовало два населенных пункта с созвучными названиями: Горки (Мещевский сельский совет, центр – д. Дмитровка и Горнево (Относковский сельский совет, цент д. Относово). Административно-территориальное деление Смоленской области. Справочник. Смоленск, 1993. С. 24.

<sup>4</sup> Приказ НКВД СССР № 084 от 28 июня 1936 г. О строительстве Московского участка автомагистрали Москва – Минск. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 66; ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 28.

<sup>5</sup> За автомагистраль. 1936. № 42 (42). С. 1–4.



*Возведение моста заключенными Вяземлага. 1936 г.*

Карьерными отдельными лагерными пунктами были 1-й и 4-й ОЛП (дислокация неизвестна), 2-й ОЛП – карьер Полотняный завод (недалеко от поселка и одноименной железнодорожной станции в Дзержинском районе совр. Калужской области России) и 3-й ОЛП – Мещевский карьер (у железнодорожной станции и деревни Липицы в Мещовском районе совр. Калужской области)<sup>1</sup>.

5-й ОЛП занимался сооружением мостов через р. Вержу в Сафоновском районе и р. Днепр (Западная область).

6-й ОЛП строил мост через р. Березину (БССР). В ноябре, после завершения работ, заключенные были переброшены на сооружение моста через р. Сха, расположенного у города Борисов (БССР).

7-й ОЛП возводил мост через р. Вопь (Западная область).

Мостовые отдельные лагерные пункты создавались для возведения больших<sup>2</sup> титульных мостов через крупные реки Европейской части СССР. Если строившийся мост относился к числу средних или малых, то отдельный лагерный пункт не создавался. В рамках отделения или колонны организовывались мостовые прорабства, а в штат включалась должность прораба по мосту. Так, например, мост через р. Оршицу строило 5-е отделение, мост через р. Вязьма возводила 4-я колонна 8-го отделения<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Мещевский карьер располагался у дер. Липицы Сухиничского района Западной (совр. Калужской) области.

<sup>2</sup> Большой, средний и малый – технические термины, обозначавшие класс моста в зависимости от его длины.

<sup>3</sup> За автомагистраль. 1936. № 48 (48). С. 1.

## ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

На всей трассе не будет воздвигнуто ни одного деревянного искусственного сооружения. Все делается из бетона, железобетона и железа, прочно и красиво.

Мосты. Их будет не менее сотни. Огромный мост протяжением свыше 200 метров воздвигается на реке Березина.

В этом районе ведутся большие земляные работы. устанавливаются прибывшие с канала Волга – Москва мощные паровые экскаваторы.

*Большевикский путь. № 189 (1776). 17 августа 1936. С. 2.*

Все построенные Вяземлагом мосты, а их было более ста, были железобетонными. Тридцать из них были возведены по индивидуальным проектам. Уникальным являлся мост через Днепр, построенный по проекту инженера М. А. Дикарева (с пролетами 11+5×32+11 системы Гербера). При возведении мостов впервые и широко применялось паровое пневматическое сваебойное оборудование. Для уплотнения бетона использовались глубинные электровибраторы взамен устаревших технологий трамбовки и шнуровки. По воспоминаниям ветеранов дорожного дела « <...> тогда [речь идет о довоенном периоде – О.К.] на магистрали Москва – Минск мы как бы опробовали идеи, осуществление которых в дальнейшем на других стройках делало честь отечественному мостостроению. Приятно осознавать, что отечественное мостостроение, выросшее в новую отрасль народного хозяйства, было основано на магистрали Москва – Минск. <...> школой большинства профессиональных мостовиков была наша первая дорога Москва – Минск»<sup>1</sup>.

8-й ОЛП (Комендантский отдельный лагерный пункт, КОЛП) располагался в Вязьме. Судя по известному перечню рода занятий заключенных (столяры, маляры, штукатуры, стекольщики), КОЛП занимался сооружением жилых домов для сотрудников Управления. К 1939 г. Вяземлагом в городе было построено шесть собственных домов.

Статус подразделений лагеря имели организованные в Ярцеве и Вязьме (Западная область) и Орше (БССР) машинно-тракторные мастерские.

## **Структура подразделений**

Каждое подразделение состояло из лагерного и производственного секторов. Лагерный сектор отделения или отдельного лагерного пункта состоял из тех же структур, что и Управление, назывались они частями: административно-хозяйственная (АХЧ), учетно-распределительная (УРЧ), культурно-воспитательная (КВЧ), санчасть, 3-я часть и так далее. В колоннах существовали более мелкие структурные единицы, называвшиеся бюро. Руководил сектором начальник отделения (отдельного лагерного пункта).

Производственный сектор подразделений (производственно-техническая, плановая, финансовая части и ряд других) готовил сметно-про-

<sup>1</sup> Автомагистрали Москва – Минск 40 лет. С. 43, 44.



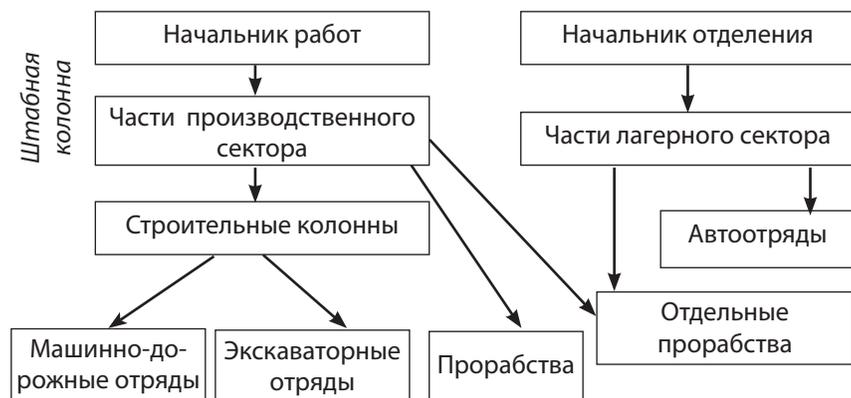
*Возведение моста на реке Березина, БССР. Фото 1936 г.*

ектную документацию и осуществлял инженерно-техническое руководство работами. Возглавлял его начальник работ.

В 1936–1938 гг. в строительном отделении Вяземлага было около шести тысяч заключенных и трехсот вольнонаемных (без численности воензированной охраны). Оно состояло из 12–20 строительных колонн (по 350–500 человек в каждой) и одного–четырех автомобильных отрядов.

*Схема 2*

**Организационная структура строительного отделения  
Вяземлага, 1936–1939 гг.**



*Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Он. 1. Д. 3080. Л. 6–8; ГАНИСО. Ф. 68. Он. 1. Д. 125. Л. 5–7.*

Например, в 1936 г. 4-е отделение Вяземлага (6 300 заключенных и 281 вольнонаемный) строило участок трассы протяженностью 111 км. Оно состояло из 16 строительных колонн численностью около четырехсот человек каждая. Весь автотранспорт подразделения был объединен в четыре автоколонны. Дорожные механизмы были объединены в два передвижных машинно-дорожных отряда (МДО), подчиненные колоннам, на территории которых они работали. Два экскаваторных отряда (ЭО-1 и ЭО-2) были включены в состав существующих колонн (6-ю и 14-ю)<sup>1</sup>.

Структура отделения могла варьировать в зависимости от текущих производственных задач. Например, в 1937 г. в состав 6-го отделения входили: штабная колонна на станции Гнёздово (Смоленская область), двенадцать строительных колонн, отдельное мостовое Купринское прорабство (строило путепровод и мост через р. Купринку), колонна «Рябцевский карьер» (работа в гравийном карьере), колонна «Духовские мастерские» (ремонт автодорожной техники), четыре автоотряда (№ 1, № 2, № 3 и № 4)<sup>2</sup>.

#### НА РЯБЦЕВСКОМ КАРЬЕРЕ О ЛЮДЯХ НЕ ЗАБОТЯТСЯ

С первых дней прибытия на Рябцевский карьер мы организовали бригаду и начали работать на отгрузке гравия и на строительстве железной дороги по-стахановски <...>

Пища приготавливается в антисанитарных условиях. В карьере нет столовой. На 10 трассоармейцев выдают одну миску и пару ложек. В общестии грязно и во время дождя образуются лужи.

В палатках нет ламп. Постельных принадлежностей и обмундирования также нет. Трассоармейцы спят в неутепленных палатках, не раздеваясь.

Ко всем этим безобразиям комендант лагеря Гречишников, нач. УРБ [учетно-распределительного бюро], он же нач. КВЧ [культурно-воспитательной части] Урзуев относятся с удивительным спокойствием и никаких практических мероприятий для улучшения бытия трассоармейцев не принимают.

*За автомагистраль № 39 (39). 1936 г. 26 октября С. 4.*

Строительные колонны были организованы по тем же принципам, что и отделение: один руководитель от лагерного сектора – начальник колонны, второй от производственного – прораб колонны, как правило, инженер. Если колонна строила искусственные сооружения, то могло быть несколько прорабов (по земляному полотну и проезжей части, по путепроводу, по мосту). В этом случае всеми работами руководил старший прораб. Колонны именовались по порядковым номерам. Численность колонн и их нумерация могли изменяться в связи новыми производственными задачами или передислокацией.

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 54; Д. 1738. Л. 65–70; Ф. 2361. Оп. 1. Д. 10. Л. 118–121.

<sup>2</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 5–7.

## **Размер и дислокация периферийных лагерных подразделений**

Наиболее часто встречающийся в документах средний размер лагерного пункта – 2,65 га. Максимальный (площадь 8,80 га) был организован в Ярцевском районе Западной области у 339 км трассы, один из самых небольших (площадь 1,2 га) – у 335 км. Размеры большинства лагерных зон находились в пределах двух–трех с половиной гектаров. Территориально лагерь протянулся узкой полосой между двух столиц. Расстояние между отдельными зонами составляло всего несколько километров (3–5 км).

1. «Петрищево» Гжатского района – под карьер – 1,44 га
2. Кр. Знамя –«– под лагерь – 1,96 га
3. Кузнечики –«– под лагерь – 2,11 га
4. Колос –«– под карьер – 1,16 га
5. им. Ворошилова Гжатского района – под лагерь – 2,42 га
6. «Передовик» –«– под карьер – 2,19 га
7. им. Сталина –«– под лагерь – 1,88 га
8. «Волна Революции» Тумановского р. – под карьер – 0,51 га
9. «Кр. Слобода» –«– под резерв – 4,28 га <...>

*Выписка из постановления Смолблизполкома № 68(2813). 1937 г. Об отводе земель под гравийно-песчаные карьеры, лагерные пункты и резервы строительству автомагистрали Москва – Минск (Вязьмлаг НКВД) от колхозов «Петрищево» Гжатского района и др. ГАСО. Ф. 2361. Оп. 1. Д. 10. Л. 118, 119.*

Потребности производственного объекта, масштабы и структура выполнявшихся работ определили размер и устройство подразделений Вяземлага. Такой принцип организации исправительно-трудоого лагеря (соответственно структуре и размеру данного конкретного производства) стал возможным потому, что периферия состояла из переменного количества подразделений (отделений и отдельных лагерных пунктов), которые, в свою очередь, также состояли из более мелких производственных структур (строительных колонн, экскаваторных и автомобильных отрядов, прорабств, а также целого ряда других подразделений). В последних работало от нескольких десятков до нескольких сот заключенных, которых можно было достаточно быстро передислоцировать и направить на другой вид работ. Исправительно-трудоого лагерь, по сути, представлял собой сложный комплекс производственно-лагерных подразделений, которые, по мере выполнения одной задачи трансформировались в другую структуру.

## **Взаимодействие Управления лагеря и областного руководства**

Большинство существовавших в середине 1930-х гг. лагерей располагались в малонаселенных или необжитых районах страны. Одна из особенностей Вяземлага заключалась в том, что он был организован в

густонаселенной Центрально-Европейской части СССР. Руководству лагеря приходилось тесно сотрудничать с местными властными структурами – областным и районными исполнительными комитетами, а также Управлением и отделениями НКВД.

Начальник УНКВД по Западной области И. Блат, также как и начальники УНКВД других областей, по которым проходила трасса, приказом НКВД № 0050 был обязан оказывать возведению автомагистрали «*всемерное содействие*»<sup>1</sup>. Исполком области должен был всесторонне помогать Управлению лагеря и строительства «*как в выделении рабочей силы, так и в проведении всех мероприятий, связанных с своевременным окончанием строительных работ на магистрали*»<sup>2</sup>.

На заседании бюро обкома ВКП(б) Западной области *отмечалась «исключительная важность строительства автострады <...> в частности для Западной области, которая получит прекрасную связь с центром и основной стержень для развития областной дорожной сети»* (25 февраля 1936 г.)<sup>3</sup>.

Можно выделить несколько основных направлений взаимодействия областного руководства и Управления лагеря и строительства.

При проведении геологоразведочных работ в 1935–1936 гг. особое внимание уделялось разведке местных строительных материалов (песка, гравия, щебня). Хотя они и были низкого качества, но в 1936–1939 гг. роль их была основной. При крупных действующих месторождениях были организованы отдельные лагерные пункты Вяземлага. Договоры на использование местных карьеров предусматривали, во-первых, обязательное первоочередное выполнение плана областных поставок стройматериалов. Во-вторых, четко оговаривался объем разрешенных для выработки лагерем ресурсов. В-третьих, лагерь своими силами осуществлял механизацию карьеров, в том числе прокладывал дополнительные железнодорожные пути к ближайшей станции, с обязательным их оставлением после окончания работ. Практически в каждом районе лагерем разрабатывалось пять–шесть месторождений. Все взаиморасчеты между Управлением и областными трестами («Запстройматериал», «Строитель» и др.) за использование местных стройматериалов производились на договорной основе при строгом контроле облисполкома<sup>4</sup>.

Разведанные вдоль строящегося полотна дороги месторождения передавались Вяземлагу сроком на два года «с *обязательным приведением в исходное состояние после окончания работ*»<sup>5</sup>. С конца 1939 г. строительство перешло на завозные стройматериалы (гранитный и булыжный скол, заполнитель и битум), удельный вес использования местных ресурсов, кроме песка, резко понизился.

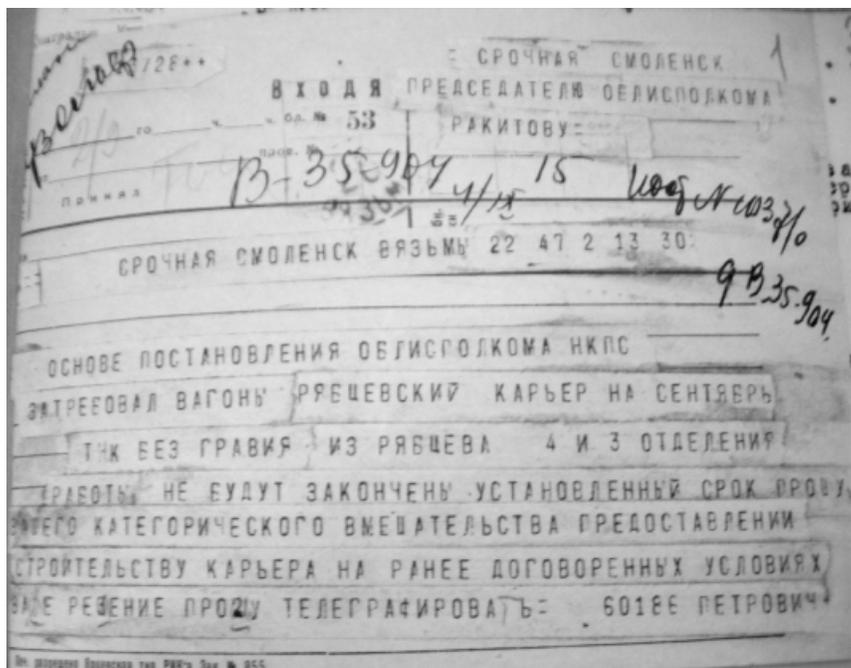
<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 82.

<sup>2</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 7–8.

<sup>3</sup> Там же. Л. 10–11.

<sup>4</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 24, 29, 35, 30.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 2361. Оп. 1. Д. 10. Л. 41–42, 118–121.



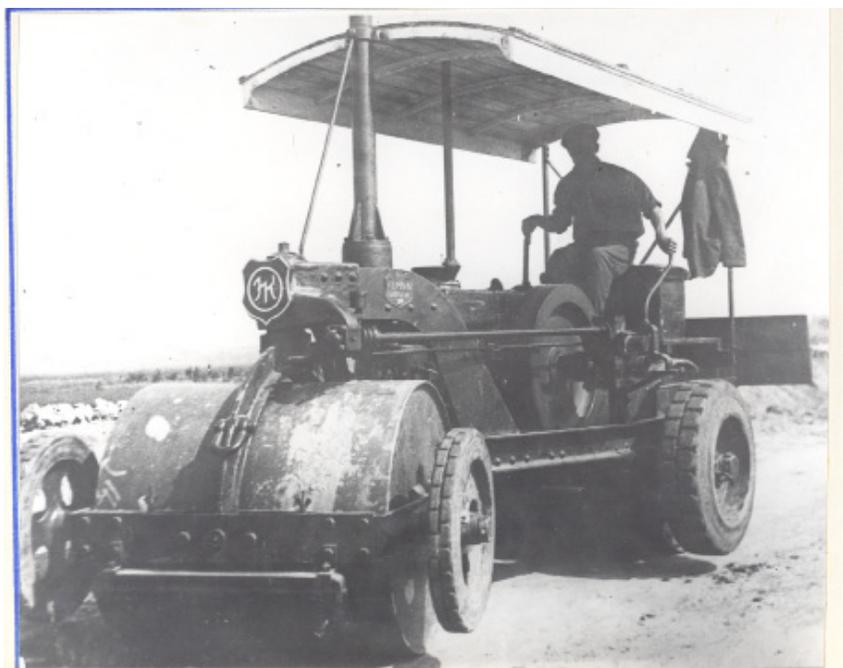
Телеграмма начальника Вяземлага П.А.Петровича начальнику Смоленского облисполкома Г.Д. Ракитову. 4 сентября 1936 г.

Второй сферой содействия области Управлению лагеря и строительства была помощь в организации и проведении ремонта автомобильной и дорожной техники, а также в изготовлении необходимых запчастей к ней. Так, в 1937 г. из подмосковного отделения на Смоленщину прибыло 90 автомашин, причем «только 30 из них шли своим ходом»<sup>1</sup>. В общем объеме работ роль автотранспорта и дорожных механизмов была мала, однако в количественном выражении автопарк лагеря был значительным. Согласно данным на 1 января 1939 г. в Вяземлаге работало 408 автомашин, 173 трактора, 103 грейдера, 90 мотовозов, 56 камнедробилок и другая техника. Причем в их числе были как современные модели (например, экскаватор «Лорен-45»), так и давно устаревшие (паровые катки 1898, 1905 и 1907 годов выпуска)<sup>2</sup>.

Ряд крупных предприятий области (Смоленские, Ярцевские, Духовские машинотракторные мастерские, Ярцевский механический завод, артель «Металлист» и другие) принимал заказы на ремонт техники на договорных началах по себестоимости. Также они предоставляли лагерю право использования свободной мощности «своими материалами и

1 ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 8.

2 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 20, 111.



*Каток*



*Один из цехов завода им. Калинина в Смоленске. Фото второй половины 1930-х гг.*

*рабсилой»*<sup>1</sup> для ремонта автомобильной техники и изготовления запасных частей. Практически вся дорожная продукция смоленского завода им. Калинина тех лет шла на обеспечение работы строительства автомагистралей.

В 1935 году мне посчастливилось попасть в механический цех <...> Продукцию тех лет составляла, главным образом, дорожная техника: котлы, емкости, прицепы, которые шли в основном на строящуюся в те годы автостраду Москва – Минск.

*Воспоминания ветерана завода им. Калинина П.О. Гоева. Цит. по: Четырежды рожденный. С. 49.*

Районные отделы здравоохранения, попадавшие в 20-километровую зону строительства, были обязаны принимать в своих амбулаториях заключенных и вольнонаемных работников Вяземлага, а также предоставлять *«в свободное время помещения амбулатории для приема своих больных персоналом Санотдела Строительства, а также стационаров для коечного лечения по себестоимости»*<sup>2</sup>.

Деятельность Вяземлага рассматривалась на расширенных заседаниях облисполкома с участием представителей Управления и областного ОШОСДОРа УНКВД. Все договора на использование местных ресурсов утверждались постановлениями президиума облисполкома.

### **Трудовое участие колхозников**

Еще одним видом ресурсов, которым регионы помогали строительству, был труд колхозников, организованный в порядке трудового участия населения. 3 марта 1936 г., одновременно с постановлением СНК СССР об организации ГУШОСДОРа, вышло постановление ЦИК и СНК СССР *«О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог»*. Согласно ему, ГУШОСДОРу разрешалось привлекать сельское население *«на условиях непосредственного бесплатного личного труда в течение шести дней в году в два срока – весной и осенью (в свободное от сельхозработ время)»*<sup>3</sup>.

Первоначально бесплатному труду колхозников было отведено довольно значительное место в деле строительства трассы. Согласно плану работ 4-го отделения Вяземлага на 1936 г., 93% объема земляных работ должно было быть выполнено заключенными отделения и 7% – трудовым участием населения<sup>4</sup>.

1 ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 10.

2 ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 7.

3 СУ.1936 г. № 11. Ст. 88.

4 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 9.



Статья из газеты «Большевиcтский путь».  
№ 188 (1775). 1936. 16 августа. С. 1.

Из 280 сельских советов Западной области, по которым проходила трасса, в 20-километровую зону трудового участия попадало 176 сельсоветов (430 тысяч человеко-дней и 246 тысяч коне-дней трудовых ресурсов). В 1936 году Вяземлагу от них было выделено трудового участия на сумму 1 млн 485 тыс. руб. (174 тыс. человеко-дней и 120 тыс. коне-дней)<sup>1</sup>. Это почти 50 тысяч смо-

ленских колхозников, каждый из которых должен был шесть дней бесплатно отработать на строительстве автомагистрали.

До конца 1936 г. лишь Кокоревский сельсовет Вяземского района выполнил план работ (по коне-дням – 130%, по человеко-дням – на 110%), а также «оказал содействие строительству в размещении людей, постройке барачков». За это он получил благодарность от начальника Вяземлага, а председатель сельсовета, председатели трех колхозов и колхозники по два человека от каждого колхоза были премированы подарками. В целом в 1936 году план трудового участия населения Западной области на сооружении дороги Москва – Минск был выполнен по человеко-дням на 57%, по коне-дням – на 62%<sup>2</sup>.

#### БРАТЬ ПРИМЕР С КОКОРЕВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА

<...> Предсельсовета тов. **Силаев** рассказал штабу, как колхозы и колхозники откликнулись на решение районной организации об оказании содействия автомагистрали.

Сельсовет выполнил свой план трудучастия: по конедням на 130 проц., по человекодням на 110 проц. Причем не остановился на достигнутом и продолжает высылать людей на трассу <...>

Представитель автомагистрали – член штаба тов. Чернявский по поручению т.т. **Петровича** и **Македонского** передал благодарность Кокоревскому сельсовету передовым колхозам и лучшим колхозникам за сознательное отношение к выполнению трудучастия.

Здесь же были премированы подарками т.т. **Силаев** (пред. сельсовета), председатели колхозов: им. Ворошилова – **Майоров**, «Путь к социализ-

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 1, 3, 7–8, 27, 36, 49, 97.

<sup>2</sup> Там же. Д. 1746. Л. 86; Д. 2113. Л. 39 об, 40; Большевиcтский путь. № 199 (1786). 22 августа 1936 г. С. 2.

му» – **Иванова**, «Бородино» – **Морозова** и колхозники от каждого колхоза по 2 человека.

В своем ответном слове тов. **Иванова** – предколхоза «Путь к социализму» поблагодарила за премии и дала обещания, что все задания которые им будут даны по строительству дороги они с честью выполнят.

*Большевицкий путь. № 199 (1786). 1936. 22 августа. С. 2.*

Данных об использовании трудового участия населения на работах по возведению шоссе в последующие годы нет. В апреле 1938 г. вышло постановление СНК СССР № 526, предписывавшее впредь использовать трудовое участие населения только на строительстве дорог областного и районного значения, но не для общесоюзного (то есть автомагистралей)<sup>1</sup>.

### **Отвод земель**

Сооружение шоссе вызвало изменение действовавшей системы землепользования. Строившаяся дорога прошла напрямую через леса, поля и деревни Московской, Смоленской и Минской областей. Это повлекло отвод земельных участков под трассу и полосу отчуждения (65 м). Согласно постановлению СНК СССР № 2040 от 16 ноября 1937 г. для полосы отвода разрешалось изъятие колхозных земель: в Московской области – 812,66 га, в Смоленской – 1 417 га, в БССР – 888,10 га. Для гражданского строительства изымалось от колхозов: Московской области – 8,95 га, Смоленской области – 31,95 га и БССР – 13,95 га<sup>2</sup>. Все расходы по землеустройству, приведению этих земель в годное для сельскохозяйственного использования состояние после окончания работ, а также по выплате денежной компенсации колхозникам и единоличникам, были отнесены на счет Управления строительства (ГУШОСДОР)<sup>3</sup>.

Возведение автомагистрали вызвало необходимость переноса обрабатываемых полей, сенокосов, хозяйственных и жилых построек, которые попадали в зону проведения работ или отвода земель. В районах были организованы комиссии по оценке нанесенного ущерба. Все убытки от изъятия земель у колхозов, колхозников и единоличников возлагались на Управление Вяземлага и строительства автомагистрали. Возмещение их производилось в соответствии с постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 4 марта 1929 года<sup>4</sup>. Земельные участки вдоль трассы, выделяемые лагерю под организацию лагерных зон, карьеров, резервы грунта, автобазы и прочее, передавались срочно «с обязательным приведением в исходное состояние» после окончания работ<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Постановление СНК СССР № 526. Об управлении дорожным хозяйством / История сталинского Гулага. Т. 2. С. 142–143.

<sup>2</sup> Постановление СНК СССР № 2040 от 16 ноября 1937 г. Об отводе земли под автомагистраль Москва – Минск. ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 37–49.

<sup>3</sup> Там же. Л. 61.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 2113. Л. 18, 23–24, 88–89; Ф. 2361. Оп. 1. Д. 6. Л. 519.

<sup>5</sup> Там же. Ф. 2360. Д. 1850. Л. 5, 18, 42.



*Через поля, леса, деревни...*

### **Итоги работ 1936 года**

#### ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

В текущем году дорога должна быть сдана без покрытия асфальтом. В 1937 году она покроется асфальтом. За зиму на автостраде вырастут гостиницы, бензоколонки, мастерские по ремонту автомашин.

В 1937 году предстоят грандиозные работы. На всем протяжении дороги будут работать многочисленные асфальто-бетонные заводы. Они должны быть смонтированы в течение зимы.

*Большевицкий путь. № 189 (1776). 1936. 17 августа. С. 2.*

Октябрь 1936 г. был объявлен *«последним, завершающим месяцем работы»*. Со 2 октября начался *«общезагребный производственный поход имени XIX годовщины Великой Октябрьской революции»*. Вся основная масса работ и все силы были сосредоточены на участках трассы 1-го, 6-го и 7-го отделений. Этим трем отделениям было выделено 90 % всего автотранспорта, чтобы закончить мощение и гравирование в срок. Ежедневно они должны были давать 2,5 км законченного мощения и 3 км гравирования. Для остальных отделений ведущими работами оставались продолжение земляных работ и искусственных сооружений<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> За автомагистраль. 1936. № 33 (33). С. 1.

Несмотря на колоссальный объем выполненных за первый год работ, план по земляному полотну (основному виду производства этого периода) выполнен не был.

С окончанием строительного сезона, с ноября 1936 г., ведущими стали два направления экономической деятельности Вяземлага. Первое состояло в продолжении и окончании строительства мостов. Главное внимание здесь уделялось завершению работ по возведению больших титульных мостов. Так, в январе 1937 г. было закончено сооружение моста через Днепр. Работы велись с подогреваемым бетоном в специально построенных тепляках. Вторым направлением стала работа карьеров, заключающаяся в заготовке гравия, песка, щебня к следующему строительному сезону. Как правило, к маю должно было быть заготовлено 60–70% всех необходимых материалов. С ноября–декабря начались внутрлагерные переброски заключенных (так называемое внутреннее этапирование) из строительных отделений в карьерные и мостовые отдельные лагерные пункты<sup>1</sup>.

Объем капитальных работ первого года строительства был установлен в размере 125 млн руб., а размер финансирования – в 111 млн 25 тыс. руб.<sup>2</sup> Это составляло 16,4% общего объема капитальных работ ГУШОС-ДОРа в этот период.

Фактически в 1936 г. через областную контору Промбанка СССР Управлению было выделено 165 млн 311,7 тыс. руб., из которых на конец года было освоено 142 млн 935 тыс. руб. (86,4%)<sup>3</sup>. Наличие недоосвоенных средств объяснялось, главным образом, поступлением значительных сумм в конце отчетного периода.

После прихода к руководству НКВД Н.И. Ежова (26 сентября 1936 г.) в СССР продолжился рост числа строек под эгидой НКВД и выполняемых заключенными, с соответственным разрастанием и усложнением структуры центрального аппарата ГУЛАГа. Ужесточился режим содержания «контингентов», а из текстов приказов по лагерям постепенно исчезло слово «перековка»: основной упор теперь делался на интенсивное трудовое использование заключенных. Сокращение срока заключения и условно-досрочного освобождения стало применяться все реже.

### **1937 год**

На 1937 г. Совнаркомом СССР был установлен план ввода в действие по капитальным работам НКВД (кроме канала Москва – Волга) в 1 млрд.

<sup>1</sup> См., например, Ведомость внутреннего и внешнего этапирования заключенных Вяземлага НКВД за декабрь 1937 – начало 1938 года. ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 1.

<sup>2</sup> Постановление СНК СССР № 418 от 3 марта 1936 г. О плане капитальных работ Главного Управления Шоссейных Дорог НКВД (ГУШОСДОР) на 1936 г. ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1528. Л. 85.

<sup>3</sup> Там же. Д. 2332. Л. 9, 14; Д. 2333. Л. 32.

106 млн. руб.<sup>1</sup>. Народнохозяйственным планом на 1937 г. предполагалось «широкое развертывание строительства автомагистралей Москва – Минск и Москва – Киев»<sup>2</sup> и ввод в эксплуатацию еще четырех сооружавшихся в то время дорог, для чего всего выделялось 616 млн руб.

В 1937 г. основным видом работ оставались земляные, а также строительство искусственных сооружений. На 1 января 1938 г. земляные работы были выполнены на 92% (17,4 млн куб. вместо 18,9 млн куб. плановых), железобетонные работы на искусственных сооружениях – на 96,3% (110 тыс. м<sup>3</sup> вместо 114,2 тыс. м<sup>3</sup>). Было замощено 135 км дороги, уложено пакеляжа – 46,7 км, двухслойной гравийной подсыпки – 88,3 км, заасфальтировано – 2,7 км. За два первых года на возведение автомагистрали всего было затрачено 313 млн руб.<sup>3</sup>

Главная причина невыполнения плана работ 1937 г. была названа в приказе НКВД № 0132 от 1 ноября 1937 г.: «Один из способов вредительства в ГУШОСДОРе сводился к тому, чтобы затягивать строительство важнейших сооружений, не сдавая их в эксплуатацию...»<sup>4</sup>.

В 1937 г. были репрессированы начальник Вяземлага П. А. Петрович, главный инженер строительства М. М. Левин, его заместитель К.К. Дембовский и пять инженеров – руководителей производственных отделов Управления строительства (начальник дорожного отдела Г.И. Ландау, начальник проектно-технического отдела Б.И. Тиль, начальник мостового отдела М.М. Фурман и другие). Их обвиняли во вредительстве, выражавшемся в затягивании строительства, растрате государственных средств, намеренном низком качестве работ.

Партсобрание выражает политическое недоверие начальнику строительства А/М Москва – Минск полковнику Петровичу в аппарате которого с начала строительства безнаказанно проводили вредительскую деятельность ныне разоблаченные органами НКВД враги народа Левин – бывш. главн. инженер, Ландау – быв. нач. производственного отдела, Тиль, Фурман – быв. нач. мост. отд. и др. <...>

Вместо оздоровления аппарат путем снятия с работы ненадежных, классово чуждых и ранее судившихся по 58 ст. руководящих работников, <...> [он их] выдвигает на более высокие и ответственные посты.

*Резолюция общего кустового собрания партийного комитета б отделения Вяземлага НКВД и Сельской Ракитнянской парторганизации. 2 июля 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 68.*

Копии документов из архивно-следственных дел по обвинению М.М. Левина (переданы сыном А.М. Левиным) и Г.И. Ландау (переданы дочери С.Г. Ландау) хранятся в научном архиве Мемориала «Катынь».

<sup>1</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 146.

<sup>2</sup> СУ. 1937. Ст. 98.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2947. Л. 47.

<sup>4</sup> Приказ НКВД № 0132 от 1 ноября 1937 г. О ликвидации отставания хода работ по пусковым стройкам НКВД СССР. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 140–141.

## ***Первый главный инженер строительства – М.М. Левин***

Левин Михаил Маркович родился 5 мая 1902 г., уроженец г. Пинск, Польша. До назначения на должность главного инженера Управления строительства 6 февраля 1936 г., работал главным инженером строительного отдела Цудортранса.

Биографические сведения М.М. Левина из дополнительного допроса от 30 апреля 1937 г.: «Я окончил ВУЗ в 1926 г. В марте уехал в г. Кенимех<sup>1</sup> Казах-Каракалпакского автономного района в отдел местного хозяйства старшим прорабом по гражданскому строительству. В октябре 1926 г. возвратился в Ленинград по случаю призыва в Красную Армию. От службы освобожден по случаю болезни сердца (приложена справка – миокардионевроз, близорукость). Выехал на Южный



*М.М. Левин. Фото 1933 (?) г.*

участок Турксиба, где работал до ноября 1928 г. инженером 2-го участка в селе Новотроицком. Затем до декабря 1929 г. начальником 6-1 дистанции 2-го участка на строительстве станции Илийск.

*В декабре 1929 г. уволился по собственному желанию и выехал в Ленинград, где с февраля 1930 г. работал прорабом по строительству транспортной подстанции».*

Из протокола допроса М.М. Левина от 10 мая 1937 г.: «Через Москву был назначен в ЦУДОТРАНС сотрудником инспекции дорожного отдела. Через 2 года помощником начальника отдела нового строительства. Проработав в ЦУДОТРАНСе до июня 1934 г., оттуда был переведён на должность заместителя начальника Мос. Обл. дор. транс на должность заместителя начальника Мос. Обл. дортранса и управляющего дорожно-строительным трестом по Московской области. С 6-го февраля 1935 г. и до дня ареста – главный инженер управления строительства автомагистрали Москва – Минск.

*Вопрос: Какое время вы работали на строительстве дороги Ош – Хорог<sup>2</sup>?*

*Ответ: На дороге Ош – Хорог я работал временно гл. инженером с июня 1932 г. по сентябрь 1932 г. и с июня по август 1933 г.»*

<sup>1</sup> Кенимех – посёлок городского типа (с 1935 г.) в Навоийской области Узбекистана, расположен в 7 км от одноимённой железнодорожной станции. С 1964 г. носит название Канимех.

<sup>2</sup> Дорога Ош – Хорог, так называемый Восточный Памирский тракт, связывает главный город Горного Бадахшана – Хорог с киргизским городом Ош.

«Отец приехал в Москву из Вязьмы 23 апреля 1937 года на день рождения моей матери и тут же уехал обратно. Был, по словам матери, очень встревожен – на стройке шли аресты. Уезжая, сказал матери: «Всё плохо!»

В начале апреля семье сообщили о его аресте. В Бутырской тюрьме для него приняли несколько передач, из чего мать сделала вывод, что его держат в Москве.

Это была ошибка, что выяснилось, однако, лишь более чем через 50 лет.

Далее, 9 декабря 1937 г. арестовали мою мать, как ЧСИР и осудили на 8 лет с конфискацией квартиры и имущества. Как выяснилось только в 1990 г., осуждена она была за 3 месяца лишь в кондея отца.

«Суд» над отцом состоялся лишь в конце апреля 1938 г., когда мать была уже в Мордовских лагерях <...> Меня и моего старшего брата усыновил мой дядя, также инженер строитель, обиходили бабушка и тётки. Годы спустя я узнал, что это было небезопасно и могло быть расценено как сочувствие врагу. Но мы с братом избежали ужасной участи детдомовцев, в этих заведениях для «детей врагов народа». Мать мы увидели лишь в 1945 г. после её освобождения».

*Письмо А.М. Левина. 20 апреля 2008 г. Архив Мемориала «Катынь»*

Постановление об аресте М.М.Левина было подписано 30 апреля 1937 г. оперуполномоченным 4-го отделения 6-го отдела УГБ УНКВД по Западной области Володиным: *«Левин М.М. является членом антисоветской, троцкистской, вредительской организации на строительстве автомагистрали Москва – Минск, вёл подрывную работу, направленную на вред строительства. Мера пресечения: содержание под стражей в тюрьме г. Смоленска».*

Сначала дело велось по ст. 58 п.п. 7 и 11 Уголовного кодекса РСФСР, затем было переквалифицировано на ст. 58 п.п. 7, 8 и 11 УК. После ознакомления с делом отца, А.М. Левин пришёл к выводу, что *«статья 58 п. 8 была вписана последним следователем. Отец был специалистом по т.н. «пучинам»<sup>1</sup> на дорожном полотне, образующимся в частности из прорастания спор грибов. Писал статьи на тему борьбы с этим явлением. Статьи эти даже в 60-х годах цитировались в научной литературе. Это подвинуло следствие на приписывание отцу намерения с помощью грибов испортить дорожное полотно, чтобы убить вождей СССР. В приговоре этого обвинения нет»<sup>2</sup>.*

Виновным в предъявленном ему обвинении М.М. Левин себя не признал. 29 апреля 1938 г. Михаил Маркович на закрытом судебном заседании выездной сессии Военной коллегии Верховного суда СССР был приговорен к высшей мере наказания. В тот же день приговор был приведен в исполнение. М.М. Левин был полностью реабилитирован 10 октября 1956 г. определением № 4н-013241/56 Военной коллегией Верховного суда СССР.

<sup>1</sup> Пучина – местное (частичное) поднятие полотна дороги, образовавшееся вследствие вспученности грунта, которое может быть вызвано несоответствием пропорций использованного песка, гравия и щебня, промерзанием грунта и целым рядом других причин.

<sup>2</sup> Письмо А.М. Левина. 20 апреля 2008 г. Архив Мемориала «Катынь».

С. С. С. Р.  
НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
Управление Государственной Безопасности по Запобласти

ПРОТОКОЛ ДОПРОСА

1937 г. Апрель мес. 30 дня. Я. Судейников УГБ УМВД  
(долж., квалиф. орган, фамилия)  
В. В. Вайсман допросил в качестве исполнителя

1. Фамилия Левин
2. Имя и отчество Михаил Маркович / Михаил Михайлович /
3. Дата рождения 1902 г. 5 мая
4. Место рождения с.п. д.п.п. - Псковна
5. Место жительства с.п. д.п.п. - Псковна
6. Нац. и гражд. (подданство) еврей @ ССР  
Красноярская  
УГБ УМВД УРСБ. УР
7. Паспорт Смоленской области  
к. п. п. А. В. Савров  
(номер и наименование выдан, номер, категор. и место приема)



8. Род занятий Шаб. Инженер строительства Автомагистралей  
(место службы и должность)  
Москва Ленин и зам Нач. Водоканала НКВД
9. Социальное происхождение из семьи еврей по революционному движению  
(род занятий родителей и их имущественное положение)  
Учительский Социального завода в с.п. д.п.п. Барановичи - все  
лишались

10. Социальное положение (род занятий и имущественное положение)

- а) до революции еврей на индивидуальном предприятии и ученик
- б) после революции с 1918 по 1920 год раб. по камню в Ленинграде

11. Состав семьи жена Анна Михайловна Барыш 35 лет, двое детей  
(близкие родственники, их имена, фамилии, адреса и род занятий)  
Степан Степанович 3 года и Вера-Анна 6 месяцев. проживают Москва Ботанический

Протокол допроса М.М. Левина от 30 апреля 1937 г. АУ ФСБ  
по Смоленской области. Арх.-следств. дело № 5489. Л. 12.



## Густав Иванович Ландау

Трагическую историю своего отца Густава Ивановича Ландау рассказала его дочь – Симона Густавовна в своей книге «Мост в тумане»<sup>1</sup>. Г.И. Ландау родился в 1887 г. во Франции. По национальности отец был поляком, мать – француженка. Как заявил Г.И. Ландау на допросе: *«я считаю себя русским, так как с 12 лет в СССР. Приехал с отцом и всей семьей в Россию в 1898 году»*. Его отец до революции был инженером-путейцем, служил в конструкторском бюро общества «Батиньоль». Во Франции являлся директором-распорядителем, а в России был уполномоченным этого общества на постройке Троицкого моста в Санкт-Петербурге.



Г.И. Ландау. Фото 1933 г.

Г.И. Ландау окончил реальное училище (1906 г.), институт инженеров путей сообщения (январь 1917 г.). В 1918 г. вместе с женой и маленькой дочкой уехал из Петрограда в Новгород – начальником дорожного отдела по строительству дороги Новгород – Валдай – граница Тверской губернии. Как ведущего специалиста Густава Ивановича ввели в состав губернского комитета по государственным сооружениям, который он вскоре и возглавил. В 1933 г. начал работать в только что отделившемся от Института путей сообщения Ленинградском автодорожном институте (ЛАДИ): ассистентом (1933 г.), доцентом по дисциплине «Изыскание и проектирование дорог» (1934 г.). В 1935 г. был назначен исполняющим обязанности декана дорожного факультета.

В 1935 г. в ходе начавшейся после убийства С.М. Кирова «чистки города от социально-опасных элементов» семья Ландау была выслана в Башкирию (деревня Каловка Самаро-Златоустовской железной дороги, ст. Черниковка). Густав Иванович писал письма в различные инстанции с просьбой о работе по основной специальности. Так он попал на работу в Управление строительства автомагистрали Москва – Минск качестве вольнонаёмного специалиста.

Арестовали Г.И. Ландау в ночь с 7 на 8 апреля 1937 г. и сразу же отправили в Смоленскую тюрьму. Из справки на арест: *«Установлено, что на строительстве автомагистрали Москва – Минск существует троцкистская вредительская группа, проводящая срыв строительства а/м.*

<sup>1</sup> Ландау С. Г. На краю круга девятого : Страницы семейной хроники // Звезда. 2001. № 12. С 135–169; Мост в тумане. Семейная хроника XX века. Фрагменты из книги воспоминаний. Тамбов, 2003.

*В состав к/р группы входят 6 руководящих работников (перечисленных ниже), в большинстве своем являются лицами, связанными с расстрелянным по «делу» к/р. троцкистского центра Серебряковым и высланными из Ленинграда после убийства Кирова бывшими графами и баронами. Участники к/р. группы систематически встречаются на квартирах друг у друга, ведут явно к/р. разговоры, делая свои к/р. выводы, сводящиеся к оценке советской власти, как власти насилия над массами. В результате вредительской деятельности этих лиц – перерасход ассигнований в строительный сезон 1936 г. – в сумме 16 000 000 рублей <...> В целях срыва строительства а/м и снижения ее качества, участники к/р. группы систематически задерживали выдачи проектов и направляли заведомо негодные материалы <...>»<sup>1</sup>. Согласно ей надлежало арестовать главного инженера Управления М.М. Левина, заместителя главного инженера Камила Карловича Дембовского, Г.И. Ландау, начальника проектно-технического отдела Бруно Ивановича Тиля, Николая Эдмундовича Лебеля и заведующего исследовательским отделом профессора Николая Николаевича Иванова.*

Вопрос: А Вы входили в группу приближенных к Левину?

Ответ: Меня неоднократно Левин вызывал к себе в кабинет для решения производственно-технических вопросов.

Вопрос: Что Вам известно о вредительских установках Левина на строительстве а/м. М.–М.?

Ответ: Об этом мне ничего не известно.

Вопрос: Какие Вам давал Левин установки, вредные для строительства?

Ответ: Вредных для строительства установок Левин мне не давал.

Вопрос: Вы все время показываете неправду. Следствию известно, что Вы входили в состав к/р. группы Левина, и поэтому предлагаю дать правдивые показания.

Ответ: В состав к/р. вредительской группы на строительстве а/м М.–М. я не входил, и о ее существовании мне ничего не известно.

*Протокол допроса Г.И. Ландау. 19 апреля 1937. Смоленск.*

«Факт» вредительства подтвердила созданная в 1937 г. специальная техническая комиссия (дороге был дан не тот уклон, сделан лишний обход, отмечалось плохое качество бетона и другое).

Вопрос: Вы с Тилем на 317 километре хотели провести трассу на 200 метров длиннее, то есть сделать обход. С какой целью?

Ответ: Да, такой случай был. Но иначе было нельзя. Там были оползни. Поэтому виновным себя не признаю. Так было делать необходимо. Выхода не было.

Вопрос: А за неверный уклон трассы вы тоже не отвечаете?

Ответ: Уклон был верный.

*Протокол допроса Г.И. Ландау. 22 ноября 1937. Смоленск.*

<sup>1</sup> Ландау С.Г. Мост в тумане. Тамбов, 2003. С. 328.

Г.И. Ландау был осужден решением НКВД и Прокурора СССР от 25 декабря 1937 г., приговорён к высшей мере наказания (обвинялся в шпионаже в пользу польской разведки и во вредительстве). Густав Иванович был расстрелян 2 января 1938 г.

Все проходившие по коллективному делу инженеры Управления строительства автомагистрали Москва – Минск (К.К. Дембовский, Г.И. Ландау, Н.Э. Лебель, Б.И. Тиль, М.М. Фурман) обвинялись по статье 58 УК и были приговорены к высшей мере наказания – расстрелу.

Нити дела по обвинению специалистов Управления строительства автомагистрали и Вяземлага НКВД, с одной стороны, тянулись к делу «Антисоветского троцкистского центра», по которому был привлечен Л.П. Серебряков, возглавлявший комиссариат путей сообщения, с другой, к делу «Антисоветского правотроцкистского блока», по которому был привлечен Г.Г. Ягода.

При рассмотрении дела о реабилитации инженеров Вяземлага была создана специальная комиссия для проведения технической экспертизы строительной документации. Комиссия подтвердила необоснованность всех выдвинутых обвинений. В 1956 г. все осужденные по этому делу были реабилитированы Военной Коллегией Верховного Суда СССР.

### **1938 год**

В плане работ по строительству автомагистрали на 1938 г. значилось: «к осени 1938 г. дать сплошной проезд от г. Москва до г. Минска»<sup>1</sup>. Для этого необходимо было закончить мощение и укладку гравийно-щебеночного покрытия на всем протяжении дороги. Сумма ассигнований Вяземлагу определялась в 135,0 млн руб.<sup>2</sup> Это составляло 30% от общего объема финансирования ГУШОСДОР, выделенных на возведение мостов и дорог в стране (461,4 млн руб.), и 83% от общей суммы, направленной на сооружение дорог класса автомагистралей (163,0 млн руб.).

Перед началом работ специальной комиссией ГУШОСДОР была проведена экспертиза, в результате которой специалисты пришли к выводу о том, что принятое годом раньше решение о замене песчаного основания шоссе гравийным было неверным. Согласно действовавшим техническим условиям, песчаное основание разрешалось заменять гравийным, причем допускалось, что толщина последнего могла быть на 25% меньше проектной толщины песчаного слоя. Как выяснилось позже, после завершения работ, гравийное основание не обеспечивало нужной прочности

---

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2947. Л. 47–48.

<sup>2</sup> Справочные материалы по организации содержания заключенных, их численности и об основных строительных программах НКВД СССР по состоянию на февраль 1938 года, подготовленные для наркома внутренних дел Н.И. Ежова («Записная книжка Ежова») / ГУЛАГ. 1918–1960. С. 711.

проезжей части и, главное, не обеспечивало дренирования основания дороги, что привело к массовому образованию пучин. Вследствие этого в 1938 г. производилась досыпка гравийного слоя (от пяти до десяти сантиметров на разных участках дороги) с тем, чтобы довести общую толщину основания под щебеночное шоссе до 42 см.

С одной стороны, это является подтверждением того, что на сооружении автомагистрали Москва – Минск велась апробация новейших разработок в сфере строительства дорог высшего класса. Заметим, что рекомендации и заключения для экспертной комиссии ГУШОСДОРа выносили виднейшие отечественные ученые-дорожники (А.И. Анохин, Н.Н. Иванов, Н.В. Орнатский<sup>1</sup>). Разработанные под руководством профессора Г.Д. Дубелира «Технические условия на сооружение автомобильных дорог и мостов» были утверждены ГУШОСДОРОм только в 1938 г. В следующем году они были скорректированы и в таком виде действовали до 1955 г. Если учесть, что в этот период в СССР возводилась только две автомагистрали (Москва – Минск и Москва – Киев), то на опыте их возведения происходило становление отечественной отрасли строительства дорог высшего класса.

С другой стороны, форсированный характер сталинской экономики лишил ученых возможности провести проверку теоретических расчетов полевым экспериментом. На сооружении автомагистрали Москва – Минск работы велись зачастую методом «проб и ошибок». Исполнители, «виновные» в ошибках, в условиях государственного политического террора были объявлены врагами народа, что повлекло за собой применение к ним высшей меры социальной защиты – расстрела.

К настоящему времени не удалось обнаружить документы, характеризующие производственную деятельность Вяземлага по сооружению шоссе Москва – Минск в 1938 г. Известно, что в декабре 1938 г. Вяземлаг состоял из восьми отделений (с 1-го по 8-ое), четырех отдельных лагерных пунктов (2-го, 3-го, 9-го, Центрального) и Центральных ремонтных мастерских (ЦРММ). Максимальное число заключенных было во 2-м строительном отделении (7 093 чел.), минимальное – в 7-м и 8-м лесных отделениях (836 и 479 человек соответственно). Во 2-м и 3-м карьерных отдельных лагерных пунктах (ОЛП) работало 719 и 1 138 заключенных, в Центральном ОЛП в город Вязьма – 1 540 заключенных. В ремонтных мастерских в Орше, значившихся как 9-й ОЛП, было занято 304 заключенных, в ЦРММ в Вязьме – 220 человек<sup>2, 3</sup>.

В начале следующего года число строительных отделений сократилось до шести (1-е, 2-е, 3-е, 4-е и 5-е строительные и 6-е отделение «Юж-

<sup>1</sup> Развивалась сеть дорог, росли кадры дорожников // Автомобильные дороги. 1967. № 11. С. 9; Подольский Вл. П. и др. Указ соч. С. 20–23.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 1. Заметим, что в одном из крупнейших заводов г. Смоленска – заводе имени Калинина – в 1939 г. работало 453 рабочих.

<sup>3</sup> Для сравнения: на одном из крупнейших заводов г. Смоленска – заводе имени Калинина – в 1939 г. работало 453 рабочих / Четырежды рожденный. С. 51.



*Щебеночное основание шоссе Москва – Минск. 1938 г.*

ные карьеры»). 7-е и 8-е лесные отделения были реорганизованы в лесные ОЛП<sup>1</sup>.

По всей видимости, в 1938 г. гравийная дорога между столицами уже была сделана, хотя и без сплошного щебёночного покрытия. Сооружение так называемого «белого шоссе» (щебёночного основания под асфальтобетон) было основным видом работ 1939 г. Завершение устройства гравийного покрытия автомагистрали (гравийные шоссе были лучшими дорогами страны того времени) объясняет резкий спад внимания руководства страны к строительству. В 1936 г. дорога получила статус «первой советской автомагистрали». Здесь пытались сосредоточить все ресурсы (рабочую силу заключенных, вольнонаемных специалистов, дорожные механизмы и технику), исправно шло финансирование. М.Д. Берман и Г.Г. Ягода неоднократно посещали строительные отделения Вяземлага.

В обширнейшей «Записной книжке Ежова»<sup>2</sup> (февраль 1938 г.), содержащей справочные материалы об основных строительных программах НКВД, строительство шоссе Москва – Минск упоминалось лишь однажды. При расшифровке плана работ ГУШОСДОРа на 1938 г. значилось, что из 860 км сооружавшихся в стране дорог класса автомагистралей на долю шоссе Москва – Минск приходилось 694 км. В июле 1938 г. Калуглаг, занимавшийся возведением шоссе Москва – Киев был закрыт, для продолжения работ была организована Калужская исправительно-трудовае колония<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 56–57.

<sup>2</sup> ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 708–725.

<sup>3</sup> Система ИТЛ: Справочник. С. 280.

## 1939 год

По нашему мнению, со второй половины 1939 г. начался новый этап производственной деятельности Вяземлага по сооружению автомагистрали Москва – Минск. Он характеризовался следующими особенностями.

Во-первых, изменился основной принцип организации работ (одновременность на всем протяжении трассы). Приказом НКВД № 0159 от 11 июня 1939 г. запроектированная ранее организация работ была признана неправильной, так как *«имела место распыленность и разбросанность по всей магистрали, т.е. на протяжении 700 км»*<sup>1</sup>. Всю работу было приказано сосредоточить на двух участках: Подмосковном (начало асфальтобетонных работ) и Западном (окончание незавершенного производства и разрывов, образовавшихся в начале сезона).

Во-вторых, в соответствии с приказом НКВД № 376 от 23 июня 1939 г. началось освобождение лагеря от подсобных производств (в основном каменных карьеров) и передача их другим организациям. Так, ГУШОСДО-Ру были переданы Норинский и Могиланский каменные карьеры (УССР) и проектная контора, расположенная в городе Кунцево Московской области. Смоленская заготовительная контора Вяземлага была передана в ГУЛАГ НКВД, Мещевский карьер – в систему народного комиссариата путей сообщения (НКПС). В итоге на 1 января 1940 г. в состав Вяземлага входило 40 балансовых точек вместо 56, имевшихся на начало 1939 г.<sup>2</sup>

В-третьих, изменился характер работ: начался производственный этап изготовления и укладки асфальтобетонного покрытия. Это вызвало, в свою очередь, коренную перестройку всей периферийной структуры лагеря. В июне 1939 г. было ликвидировано 3-е строительное отделение (Московская область) и на его базе были созданы два первых асфальтобетонных района (АБР) с территорией обслуживания 35–40 км каждый. С января 1940 г. по такому же принципу были реорганизованы все остальные строительные отделения.

Центром АБР был асфальтобетонный завод (АБЗ), который представлял собой комплекс машин, зданий и сооружений, предназначенных для изготовления асфальтобетонных смесей. На АБЗ осуществлялись такие технологические операции как приём и хранение материалов, дробление и сортировка щебня и песка, дозировка и подача в асфальтобетонные смесители материалов, складирование, кратковременное хранение и отгрузка готовой продукции.

Годовой объем капитальных работ в 1939 г. был установлен в размере 80,0 млн руб. В эту сумму были включены 650 тыс. руб., выделенные

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 2.

<sup>2</sup> Приказ НКВД СССР № 376 от 23 июня 1939 г. Об освобождении Строительства от подсобных хозяйств и передаче их другим организациям. ГАРФ. Ф. 9407 Оп. 1. Д. 14. Л. 1.



*Один из асфальтобетонных заводов Вяземлага. 1939 г.*

на содержание Управления дороги (заказчика строительства). По итогам года выполнение плана капитальных работ составило 72,7% к сметной стоимости. Основная задача – строительство гравийно-щебеночного шоссе – была выполнена на 81,9 %. В пояснительной записке к годовому бухгалтерскому отчету Вяземлага за 1939 г. главными причинами невыполнения плана были названы ограниченное снабжение камнем и недостаточное количество ходового автотранспорта в период разворота работ ввиду необеспеченности его резиной и горючим<sup>1</sup>.

В ГУЛАГе 1939 год характеризовался острой нехваткой рабочей силы. Трудоспособных заключенных в первую очередь отправляли на важнейшие лагерные стройки (Севвостоклаг, Дальлаг, Ухтпечлаг). Вяземлаг в их число не входил. За первый квартал этого года в лагерь «смогли» направить только 17 тысяч заключенных, вместо 24 тысяч, необходимых для завершения работ. В дальнейшем их число сильно сократилось: среднегодовая численность составляла около 13 тысяч человек<sup>2</sup>.

Начальнику Вяземлага, также как и начальникам прочих лагерей, было предписано искать пути повышения эффективности производства. В 1939 г. в русле этого «повышения» в лагере был принят целый ряд мер по линии механизации производства. В подмосковных асфальтобетонных районах была механизирована подача материалов на камнедробильных базах в Кубинке и Одинцово. Во всех отделениях были организованы собственные ремонтно-механические мастерские (РММ), при Центральных РММ в Вязьме для изготовления запасных частей была образована литейная мастерская. Катки на трассе были объединены в машинно-до-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 3, 4.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 38–41; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 109.

рожные отряды. Камнедробильные и асфальтобетонные базы были обеспечены электрическим освещением, а заключенные были переведены на работу в три смены.

В этом году протяженность фронта работ одного строительного отделения составляла от 120 до 180 км. Структура подразделений (отделение – дистанция – рабочий отряд – бригада) по итогам года была признана неэффективной<sup>1</sup>.

Денежное премирование, и ранее достаточно широко применявшееся в лагере для повышения производительности труда лагерников, стало основным методом стимулирования труда. С 1939 г. в Вяземлаге была введена практика «массового обучения заключённых», рассматривавшаяся как фактор повышения эффективности производственного процесса.

### 1940 год

В 1940 г. продолжал действовать принцип «концентрации работ на ограниченном участке с охватом полного комплекса и направлением работ с запада на восток»<sup>2</sup>. В этом году планировалось заасфальтировать весь участок автомагистрали, проходящий в пределах БССР. В январе 1940 г. все строительные отделения Вяземлага были ликвидированы и на их основе были организованы одиннадцать асфальтобетонных районов.

Таблица 1

#### Дислокация асфальтобетонных районов и заводов Вяземлага, 1940 г.

№ АБР	Название АБР	Местонахождение штаба АБР и АБЗ	Протяженность участка АБР	
			км	от и до (км)
1	2	3	4	5
1	Смолевичский	м. Смолевичи Минская область	30	690–660
2	Борисовский	г. Ново-Борисов БССР	20	640–620
3	Прияминский	ст. Приямно Западной железной дороги	27	620–593
4	Бобрский	ст. Бобр Западной железной дороги	32	593–561
5	Толочинский	ст. Толочин Западной железной дороги	27	561–534
6	Кохановский	ст. Коханово Западной железной дороги	28	534–506

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 36, 54, 62.

<sup>2</sup> Там же. Д. 51. Л. 1.

1	2	3	4	5
7	Хлусовский	ст. Хлусово Западной железной дороги	35	506–471
8	Красновский	ст. Красное Западной железной дороги	37	471–434
9	Купринский	дер.Тишино ст. Куприно Западной железной дороги	42	434–392
10	Смоленский	дер. Печерск Смоленского района Смоленской области	30	392–362
11	Кубинский	ст. Кубинка Западной железной дороги	20	83–63

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 29, 30, 31; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 2, 3.  
Примечания: АБР – асфальтобетонный район. АБЗ – асфальтобетонный завод.

Семь асфальтобетонных районов (Смолевичский, Борисовский, Прияминский, Бобрский, Толочинский, Кохановский, Хлусовский) размещались в Минской области. На их долю отводилось выполнение основного плана работ этого года.

Три асфальтобетонных района (АБР) в Смоленской области (Краснинский, Купринский и Смоленский) работу по асфальтированию не производили, а лишь заготавливали асфальтобетонную смесь для её укладки в последующие годы.

Один АБР (Кубинский в Московской области) территориально был оторван от остальных, что объяснялось следующими причинами. Во-первых, на западном участке этого района было необходимо завершить работы по укладке асфальтобетона, которые не успели выполнить в 1939 г. Во-вторых, правительством было принято решение довести линию асфальтовой дороги до Верейского шоссе, на 87 км пересекающего трассу автомагистрали<sup>1</sup>.

Все асфальтобетонные районы были структурами с законченной хозяйственной системой. В вопросах технологии производства и оперативного управления они подчинялись Управлению строительства в Вязьме и его полевому штабу, организованному в центре производства работ (местечко Юрцево Оршанского района Витебской области БССР)<sup>2</sup>.

При определении дислокации и протяженности АБР, расположения асфальтобетонных заводов и их штабов учитывались близость к железнодорожной станции (для облегчения транспортировки стройматериалов) и возможность использования лагерных построек предшествующего периода. Строительство в это время перешло на заводные строительные

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 2; Д. 51. Л. 2, 3.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 2.



*Устройство асфальтобетонного покрытия шоссе Москва – Минск. 1940 г.*

материалы (гранитный и булыжный скол, заполнитель и битум). Только песок и, в незначительно части, гравий являлись местными материалами.

В 1940 г. в лагере насчитывалось 17 лагерных (с производственной базой) подразделений с количеством заключенных в десять с половиной тысяч человек. Производственных (без лагеря) подразделений было четыре, обслуживание на них производилось вольнонаемным составом. Помимо асфальтобетонных районов, в число лагерных подразделений входили три лесных отдельных лагерных пункта:

ОЛП № 6 – станция Канютино Западной железной дороги (отрыв от трассы до 50 км, 116 км до Вязьмы),

ОЛП № 7 – станция Жарковская Калининской железной дороги (отрыв от трассы до 140 км, 291 км до Вязьмы),

ОЛП № 8 – станция Баскаковка Московско-Киевской железной дороги (отрыв от трассы до 85 км, 74 км до Вязьмы)<sup>1</sup>.

Подсобное производство в 1940 г. состояло, в основном, из механических мастерских, призванных обеспечить работу дорожных механизмов и автотранспорта: машинно-дорожной станции (МДС) на станции Ярцево, Центральной МДС в Вязьме, а также авторемонтного завода в Орше. К числу подсобных производств относился совхоз «Юрцево» (Оршанский район Витебской области БССР), а также Центральный пошивочный комбинат в Вязьме<sup>2</sup>, к производственным подразделениям – два дорожно-эксплуатационных участка, организованных при Управлении дороги:

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 29.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 57, 96; Ф 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 30.



*Устройство асфальтобетонного покрытия шоссе Москва – Минск. 1940 г.*

ДЭУ № 1 (город Борисов в БССР) и ДЭУ № 2 (город Гжатск Смоленской области).

Согласно производственному плану, в 1940 г. должно было быть сдано в эксплуатацию 165 км автомагистрали с асфальтобетонным покрытием, что составляло около одной четвертой протяженности всей трассы (23,8%). Плановая стоимость работ 1940 г. по генеральной технической смете была определена в 135,0 млн руб., в том числе на обустройство проезжей части было выделено 38 млн 277,9 тыс. руб. 1 октября 1940 г. приказом наркома внутренних дел Л.П. Берии была создана специальная комиссия ГУШОСДОРа по приемке заасфальтированных участков трассы в постоянную эксплуатацию. Лабораторными испытаниями проверялись такие технические параметры дороги как объемный вес вырубок, сопротивляемость сжатию при 22 С°, водонасыщенность вырубок по объему и ряд других характеристик. Качество работ на сданных участках было определено как «хорошее». 1 ноября этого же года в постоянную эксплуатацию комиссией были приняты следующие участки автомагистрали:

1) участок Кубинка – Верейское шоссе протяженностью 19 км (с 65 по 83 км включительно),

2) участок Орша – Минск протяженностью 170 км (с 495 по 506 км, с 514 по 641 км и с 660 по 690 км включительно)<sup>1</sup>.

Всего было принято 189 км, что составляло 27,2 % протяженности всей трассы. Годовой план строительных работ был выполнен на 114%. На момент окончания строительства фактическая стоимость по генеральной технической смете составила 155,5 млн руб. (115 % от плана).

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 10, 11.

В приказе НКВД № 1000 от 5 ноября 1940 г. «О выполнении Правительственного плана 1940 г. по сдаче в эксплуатацию магистрали и награждении строителей» указана меньшая цифра сданной протяженности шоссе – 181 км<sup>1</sup>. По всей видимости, в это число не вошли 58 000 м<sup>2</sup> «неделок» 1939 г.

В 1941 г. предполагалось начать асфальтирование шоссе, находящегося в пределах Смоленской области. Направление работ сохранялось прежним: с запада на восток. В конце 1940 – начале 1941 г. планировалась передислокация асфальтобетонных районов, число их должно было сократиться до девяти. С целью повышения эффективности работы асфальтобетонных заводов предполагалось максимально обеспечить их автотранспортом, камнедробильными и камнекрошительными агрегатами<sup>2</sup>. В связи с поздним окончанием основных работ 1940 г. план по подготовительным работам для нового строительного сезона не был выполнен. Камня было заготовлено 20% от плана, битума – 32%, заполнителя – всего 2%, дробление щебня было выполнено на 29%. Переезд асфальтобетонных заводов на новые площадки в Смоленскую область также затянулся.

Весной 1941 г. было принято решение правительства, согласно которому строительство двухсот километров автомагистрали Москва – Минск было перенесено на осень 1942 г. Приказом НКВД № 00343 от 2 апреля 1941 г. было предписано заключенных Вяземлага направить на строительство аэродромов в БССР и Смоленской области<sup>3</sup>. Окончательно работы на строительстве автомагистрали Москва – Минск прекращены приказом НКВД № 0311 от 28 июня 1941 г.<sup>4</sup>

Таблица 2

**Дислокация лагерных подразделений Вяземлага по состоянию на 2 апреля 1941 г.<sup>5</sup>**

№№ объектов	Дислокация спецобъекта ГУАС	Месторасположение аэродрома
1	2	3
5	г. Орша Витебская обл., БССР	Орша
39	г. Витебск, БССР	Каменка
57	ст. Приямино Минская обл., БССР	Приямино Западной ж/д

<sup>1</sup> Приказ НКВД № 1000 от 5 ноября 1940 г. О выполнении Правительственного плана 1940 г. по сдаче в эксплуатацию магистрали и награждении строителей / Автомагистрали Москва – Минск 40 лет. 1976. С. 54. Оригинал приказа среди рассекреченных документов «спецхрана ГУЛАГа» (ф. 9414) в ГАРФ обнаружить не удалось.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 29, 32; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 13.

<sup>3</sup> Система ИТЛ: Справочник. С. 199–200.

<sup>4</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 209; Т. 3. С. 189–193.

<sup>5</sup> Поселок Мачулище – 7 км южнее г. Минск (Минский район), железнодорожная станция на линии Минск – Осиповичи. Улла – городской поселок (с 1938 г.) в Бешенковичском районе Витебской области, пристань на р. Западная Двина при впадении в нее р. Улла. В 27 км от Бешенковичей, 17 км от железнодорожной станции Ловжа на линии Витебск – Полоцк. Г. Быхов – центр Быховского района Могилевской области (с 1924 г.).

1	2	3
62	г. Вязьма Вяземлаг Смоленска обл.	г. Вязьма
97	Ловжа Витебская обл., БССР	аэродром Улла – Ловжа Западной ж/д
112	Полоцк Витебская обл., БССР	Полоцк
115	Колядичи Минская обл., БССР	аэродром Мочулище ст. Пр. Белорусской ж/д
322	Быхов Могилевск. обл., БССР	Быхов

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д.

\*\*\*

В целом, за годы второй пятилетки в строительство дорог было вложено 2,5 млрд руб., причем 12% этих средств были израсходованы в 1936–1937 гг. на сооружение автомагистралей Москва – Минск и Москва – Киев. Всего в конце второй пятилетки на долю собственно автомобильных дорог (гравийных, булыжных, щебеночных и асфальтобетонных) приходилось всего 6,1% общего протяжения дорожной сети. 70,5% дорог страны составляли так называемые естественные грунтовые дороги, непригодные для нормальной эксплуатации транспорта<sup>1</sup>.

Проводимая в СССР политика индустриализации требовала создания современной транспортной системы страны. Вторым пятилетним планом развития народного хозяйства было предусмотрено широкое развертывание строительства дорог, главное место среди которых отводилось автомагистралям. Развитие технологии дорожного строительства в стране отставало от мирового на 10–20 лет, остро не хватало дорожной техники и механизмов, однако имевшаяся база позволяла начать строительство первых отечественных шоссе.

Внешнеполитическая обстановка второй половины 1930-х гг. определила тот факт, что из полутора десятков необходимых стране шоссейных дорог первыми для сооружения были выбраны две, имеющие явное военно-стратегическое, а не только народнохозяйственное значение: Москва – Минск и Москва – Киев. Решение проблемы поиска дешевой рабочей силы в крайне сжатые сроки вполне соответствовало мобилизационному характеру советской экономики – использование принудительного труда. В начале 1936 г. вольнонаемный труд на автодорожном строительстве страны был заменен трудом заключенных. Для строительства двух первых советских магистралей были организованы исправительно-трудовые лагеря – Вяземский и Калужский.

<sup>1</sup> Орлов В.П. Развитие транспорта СССР. 1917–1962: Историко-экономический очерк. М., 1963. С. 201.

Вяземлаг был организован в период, характеризовавшийся поиском оптимальной системы управления принудительным трудом. В то время как подавляющее большинство лагерных строительных в середине 1930-х гг. были напрямую подчинены ГУЛАГу НКВД, при организации Вяземлага был заложен принцип разделения лагерных и экономических функций. Управление Вяземлага было подчинено ГУЛАГу, а Управление строительства автомагистрали – ГУШОСДОРу, первому главку в НКВД, имевшему только производственные функции. По этому же принципу, когда лагерь подчинялся ГУЛАГу, а производственный процесс находился в ведении производственного главка, в 1940–1941 гг. будут реорганизованы все остальные ИТЛ НКВД.

Масштабы и структура народнохозяйственного объекта определили размер и организационное устройство лагеря. Как и в других исправительно-трудовых лагерях, в структуре Управления и периферийных подразделений Вяземлага существовали лагерный и производственный сектора. Структура первого определялась нормативными актами НКВД и была типичной для исправительно-трудовых лагерей второй половины 1930-х гг. Организационное устройство строительного сектора Управления и периферии определялась характером народнохозяйственной задачи, стоявшей перед лагерем. Периферийные подразделения лагеря представляли собой сложные лагерно-производственные структуры.

В деятельности Вяземлага по сооружению шоссе можно выделить два периода, отличавшихся видом основного производства, принципом организации работ, структурой периферийных подразделений. Рубежом для них являлась вторая половина 1939 г. В 1936 г. заключенными Вяземлага был выполнен колоссальный объем работ, однако первоначальный план сооружения земляного полотна дороги к концу года выполнен не был. По сути, работы по устройству двухслойного гравийного шоссе были закончены лишь в 1939 г. В 1940 г. асфальтобетон был уложен в пределах Московской и Минской областей. Завершить строительство автомагистрали не удалось и в 1941 г.: заключенные Вяземлага были направлены на сооружение аэродромов. Следующую страницу в историю первого советского шоссе вписала Великая Отечественная война.

## **Глава II. «ТРАССОАРМЕЙЦЫ»<sup>1</sup>: ЗАКЛЮЧЁННЫЕ ВЯЗЕМЛАГА**

В данной главе мы рассмотрим численность заключённых Вяземлага и проведем её сравнение с общим числом лагерного населения страны, выявляя схожие процессы и объясняя отличия в их динамике. Кроме того, изучим состав лагерников по статьям осуждения, по общим и остаточным срокам осуждениям, по полу и возрасту, по национальной принадлежности, по группам трудоспособности. Общая численность и состав заключённых Вяземлага являются основными критериями при определении места лагеря в социальной системе Гулага.

### **2.1. Численность**

#### ***Общие тенденции по ГУЛАГу периода 1930-х гг.***

Выделяют несколько основных периодов развития ГУЛАГа, существенно отличавшихся по количеству заключённых в лагерях и колониях НКВД – МВД СССР. Характерной чертой довоенного периода (1929–1940 гг.) являлось резкое увеличение их численности в период раскулачивания и репрессивных акций 1937–1938 гг. с сохранением устойчивой тенденции роста в последующие годы, когда размах репрессий был ослаблен.

К моменту передачи в ведение ОГПУ всех осуждённых к лишению свободы на срок от трёх лет и выше в местах заключения РСФСР насчитывалось 76 523 чел. (данные на 1 февраля 1929 г.). После образования союзного НКВД и передачи в его ведение всех мест заключения в Гулаге сохранилось уже более 685 тыс. заключённых (данные на 1 октября 1934 г.).

Большой террор привел к дальнейшему росту численности лагерного населения. Согласно данным 2-го отдела ГУЛАГа на 1 января 1939 г. всего в лагерях НКВД содержалось 1 289 401 человек, в том числе 34% осуждённых за контрреволюционные преступления. Кроме того, в этот период 60% контингента сталинских лагерей составляли осуждённые по политическим мотивам. За это время более 407 тыс. чел. были осуждены Особым совещанием НКВД или спецтройками, то есть органами внесудебных репрессий. Почти каждый третий осуждённый был приговорён на срок от 10 лет и выше.

Вяземлаг был организован в период стабилизации численности заключённых ИТЛ, который рядом исследователей<sup>2</sup> выделяется в особый этап развития Гулага (1935 – вторая половина 1937 г.). С 1935 г. замедлился рост численности лагерных контингентов НКВД, характерный для

<sup>1</sup> «Трассоармейцами» именовались заключенные Вяземлага (по ). назывались на страницах внутрилагерной газеты «За автомагистраль»

<sup>2</sup> Смирнов М.Б. и др. Указ. соч. С. 38–39.

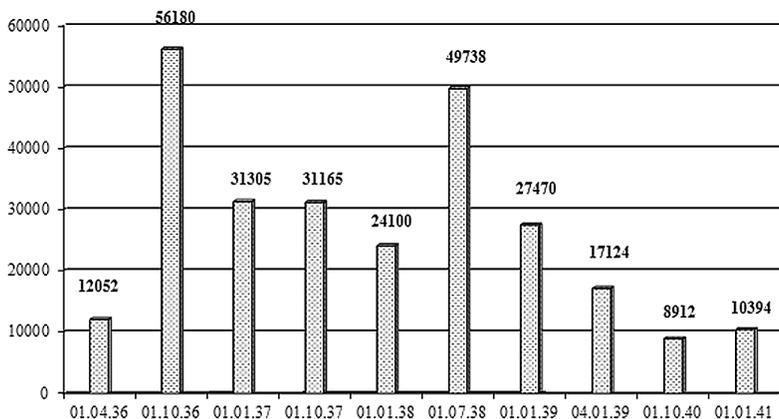
1933–1934 гг., с начала 1936 г. он прекратился вовсе, а в первой половине 1937 г. отмечался даже некоторый спад. Всего в ИТЛ 1 января 1936 г. содержалось 839 406, на 1 января 1937 г. – 820 881 заключенный<sup>1</sup>. В этот период замедлился и рост числа исправительно-трудовых лагерей. С начала 1935 г. за два с половиной года было закрыто два (Ахунский и Саровский)<sup>2</sup> и организовано пять (Ветлужский, Норильский, Волжский, Калужский и Вяземский) лагерей.

### **Заключённые Вяземлага**

Динамика численности заключённых Вяземлага с момента организации лагеря до его переформирования в связи с прекращением работ на магистрали приведена в Таблице 1 и Диаграмме 1. Реальные масштабы строительства и максимальный размер лагеря характеризуют данные летних и осенних месяцев. Численность заключённых на 1 января каждого года дает возможность проведения сравнения с общей численностью лагерного населения, так как по Гулагу опубликованы сводные данные на начало каждого года.

*Диаграмма 1*

**Численность заключенных Вяземлага, 1936–1941 гг. (чел.)**



<sup>1</sup> Земсков В.Н. ГУЛАГ: историко-социологический аспект // СИ. 1991. № 6. С. 11–13.

<sup>2</sup> Ахунлаг занимался строительством шоссе Мацеста – Ахун. Среднегодовое число заключенных – около двух тысяч человек. Существовал полгода: с декабря 1934 до середины 1935 года. Саровский ИТЛ, закрытый в декабре 1935 года, занимался лесозаготовками в Горьковском крае. Среднегодовая численность заключенных 2,5–3 тысячи человек.

**Численность заключенных Вяземлага, 1936–1941 гг.  
(чел. и % к общему числу заключенных ИТЛ НКВД)**

Годы	1936		1937		1938		
	01.04.	01.10.	01.01.	01.10.	01.01.	01.07.	01.10
Численность	12 052	56 180	31 305	31 615	24 100	49 738	39 350
% от всего в ИТЛ	1,4	6,8	3,8	3,3	3,4	4,1	3,2

Годы	1939			1940		1941	
	01.01.	01.04.	15.11.	01.07.	01.10.	01.01.	ср.04.
Численность	27 470	17 124	11 231	7 430	8 912	10 394	9 801
% от всего в ИТЛ	2,0	1,2	0,9	0,6	0,6	0,7	–

*Сост. по:* ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 72; Д. 1139. Л. 82; Д. 1140. Л. 97, 171, 175; Д. 1155. Л. 20, 21, 22; Д. 1160. Л. 6; Д. 1161. Л. 67 об, 68; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 8; Земсков В.Н. ГУЛАГ: историко-социологический аспект. С. 19, 20.

Сооружение автомагистрали Москва – Минск было типичной гулаговской стройкой, изначально ориентированной на использование массового ручного труда. В 1936 г. колоссальный объем запланированных работ и форсированные сроки его выполнения вызвали необходимость сосредоточения на строительстве большого числа заключённых за короткий срок. На 1 июня в лагере содержалось 12 052, на 1 июля – 43 968, на 1 октября – 56 180 чел. По сравнению с существовавшими исправительно-трудовыми лагерями Вяземлаг был довольно крупным. Число заключённых в нём было меньше, чем в лагерях-гигантах (на 1 января 1936 г. в Беломорско-Балтийском лагере содержалось 90 тыс. чел., в Дмитлаге – 192 тыс. чел.)<sup>1</sup>, но намного больше, чем в пятидесятых «мелких» лагерях.

Заметим также, что из пяти организованных с 1935 до середины 1937 г. лагерей – Норильский, Ветлужский, Волжский, Калужски, Вяземский – последний был самым большим. В Калуглаге, организованном для строительства шоссе Москва – Киев, на 1 октября 1936 г. содержалось 16 260, на 1 января 1937 г. – 13 107 заключенных<sup>2</sup>.

В Вяземлаге к осени 1936 г. смогли сосредоточить 6,8% лагерного населения Гулага. Если принять во внимание шестнадцать тысяч заключенных Калуглага, то осенью этого года каждый одиннадцатый заключённый страны трудился на сооружении первых советских автомагистралей. В это время в Советском Союзе не проводилось никакой репрессивной акции, направленной на обеспечение строительства шоссе подневоль-

<sup>1</sup> Система ИТЛ: Справочник. С. 162, 214.

<sup>2</sup> Там же. С. 338–339, 189–190, 184, 280.



*Стахановское звено Тюрина бригады Черкесова. 5-я колонна 8-го отделения Вяземлага. Слева стоят: рекордист Прудников и бригадир Черкесов. 1936 г.*

ной рабочей силой, комплектование шло за счёт «внутренних ресурсов» Гулага.

Исправительно-трудовой кодекс, закрепивший основные правила отбора заключённых в лагеря и колонии, предписывал отправлять в лагерь осужденных на сроки более трёх лет. Как отмечает Н.В. Петров, в целях разрешения проблемы острого недостатка рабочей силы заключённых лагерников в 1935 г. был издан приказ НКВД, который разрешил направлять в лагеря осуждённых на сроки от двух до трёх лет<sup>1</sup>. По всей видимости, в 1936 г. Вяземлаг комплектовался, помимо прочего, за счёт именно этой категории, поступавшей из отделов мест заключения и исправительно-трудовых колоний. Удельный вес заключённых Вяземлага, имевших сроки заключения менее трёх лет, был вдвое больше, чем в среднем в лагерях НКВД, и составлял более 50% от списочного состава лагеря. В источниках встречается упоминание о том, что пополнение лагерного контингента шло и за счёт других исправительно-трудовых лагерей. Так, в июле 1936 г. в Вяземлаг было отправлено 450 заключённых из Беломорско-Балтийского лагеря<sup>2</sup>.

#### КАК НАС ВСТРЕТИЛИ

После пятисуточной тряски в вагонах ББК [Беломорско-Балтийского комбината] до Вяземлага было так приятно снова почувствовать под ногами твёрдую почву и вдохнуть свежий сосновый воздух. Когда мы уезжали, на севере свирепствовала ещё зима, здесь же уже ощутило пахло весной.

<sup>1</sup> Петров Н.В. История империи ГУЛАГ. URL: <http://pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 28.06.2013).

<sup>2</sup> За автомагистраль. 1936. № 2 (2). С. 3.

Построились в колонну и пошли к новому, еще не заселенному лагерю – 3-ей колонне 1-го отделения. Здесь нас распределили по палаткам, заранее приготовленным к нашему приезду.

Утром, когда мы вышли на поверку, перед нашими глазами открылся маленький полотняный городок, со всех сторон окруженный лесом <...>

Начальник и инспектор КВЧ [культурно-воспитательной части] пришли к нам в палатку. Долго беседовали с нами и рассказывали о стройке. Скоро мы приступили к работе и тут то оказалось, что еще очень много не предусмотрено.

Инструмент не был подготовлен, кухня не была сооружена вовремя. Пища готовится в очагах под открытым небом. Нет красного уголка. <...>  
Н. Попов

*За автомагистраль. № 2 (2). С. 3.*

Во второй половине 1937 г. ГУЛАГ начал пополняться осуждёнными по процессам Большого террора. На 1 января 1938 г. в исправительно-трудовых лагерях НКВД содержалось 996 367 чел., на 1 января 1939 года – 1 317 195 чел.<sup>1</sup> Основное число поступивших в этот период заключённых было размещено в лесозаготовительных лагерях (Ивдельском, Каргопольском, Кулойском, Вятском, Красноярском и других). Организация лесозаготовительных лагерей, не требовавших капиталовложений и проектно-сметной документации, была средством расщепления больших масс осуждённых. В то же время, большие группы заключённых отправляли в давно существовавшие лагеря, в первую очередь, в обслуживавшие важнейшие промышленные объекты НКВД (Бамлаг, Ухтпечлаг, Белбалтлаг, Дальлаг, Сиблаг, Севвостлаг). Вызванное этим «разбухание» и без того огромных лагерей-гигантов привело к тому, что многие из них были вскоре разукрупнены<sup>2</sup>.

В Вяземлаге в 1937–1938 гг. подобные тенденции не наблюдались. Даже наоборот, в 1937 г. размер лагеря уменьшился почти наполовину. На 1 января в лагере содержалось 31 305 заключённых, на 1 октября – 31 615.

1938 г. характеризовался значительными годовыми изменениями размера лагеря. На 1 января в Вяземлаге было 24 100, на 21 марта – 19 745 чел. Летом, в разгар строительного сезона, наблюдался пик численности: 49 738 заключённых (на 1 июля). Затем размер лагеря уменьшился: на 1 октября – 39 350, на 21 ноября – 36 947, на 1 декабря – 34 700 чел. Среднегодовая численность в 1938 г. составляла 35 980 чел.<sup>3</sup> Резкий рост лагерного населения Гулага привёл к тому, что удельный вес заключённых Вяземлага сократился более чем в два раза и стал составлять 2,5–3,5%.

Таким образом, в 1937–1938 гг. организованный для возведения первой советской автомагистрали Вяземлаг не использовался для разгрузки тюрем от осуждённых по контрреволюционным статьям. По всей види-

<sup>1</sup> Земсков В.Н. Указ. соч. С. 11.

<sup>2</sup> Смирнов М.Б. и др. Указ. соч. С. 41–43.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 72; Д. 1139. Л. 82.



*Очистка поверхности перед укладкой асфальтобетона.  
Шоссе Москва - Минск. 1940 г.*

мости, в этот период ещё учитывались производственные потребности лагеря в рабочей силе. Заметим, что резкий рост численности лагерного населения страны не оказал влияния и на размер Калуглага: к 1 января 1938 г. в нём содержалось всего 5 624 чел. Летом этого же года лагерь был закрыт.

В целом в Гулаге 1939 г. характеризовался острой нехваткой рабочей силы из числа заключённых. Работоспособных лагерников в этот период отправляли, прежде всего, на важнейшие лагерные стройки страны (Дальлаг, Севвостлаг, Ухтпечлаг). И хотя в 1939 г. должны были быть окончательно завершены все работы по устройству гравийного полотна магистралей, рабочей силой Вяземлаг был обеспечен в среднем на 75–80%. На 1 января в нём содержалось 27 470, на 21 января – 24 751, на 15 февраля – 19 749, 1 марта – 19 239, в среднем за апрель – 17 240 заключённых. Согласно имеющимся данным, на 15 ноября контингент лагеря состоял из 11 231 чел. В течение года размер Вяземлага неуклонно сокращался. Среднегодовая численность заключённых составляла 13 101 чел.<sup>1</sup>

В 1940 г. начались асфальтобетонные работы, которые велись на участке трассы протяженностью всего около двухсот километров. В этом году списочное число заключённых сократилось почти в два раза и составило на 1 июля 7 430, на 1 октября – 8 912 ч.<sup>2</sup> Удельный вес заключённых Вяземлага в общей численности лагерного населения Гулага ещё

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 97, 171–175; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 8; ГУЛАГ. 1918–1960. С. 422.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 1 об.

более понизился. Всего в лагерях НКВД по состоянию на 1 января 1940 г. содержалось 1 344 408 чел.,<sup>1</sup> в Вяземлаге в этот период находилось менее одного процента от их числа.

Осенью этого же года численность лагерного населения Гулага увеличилась за счёт «разгрузки» тюрем от осуждённых по указам Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля и 26 августа 1940 г. В 1940 г. гражданскими и специальными судами к лишению свободы только по указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня было осуждено 321 648 чел., что составляло 34,6 % от общего числа осуждённых в этом году. Уже осенью пересыльные тюрьмы были переполнены поступавшими арестованными. На 1 декабря 1940 г. в отделах мест заключения содержалось 462 тыс. заключённых при лимите в 234 тыс. чел.<sup>2</sup>

Эта категория осуждённых подлежала содержанию в колониях, однако часть их была вывезена в лагеря, в том числе и в Вяземлаг. Приказ НКВД от 12 ноября 1940 г. в целях освобождения тюрем от излишних контингентов заключённых предписывал до 20 декабря вывезти из тюрем в лагерь 120 тыс. осуждённых по указам ПВС СССР от 26 июня и 10 августа 1940 г. и срочно осуждённых по другим статьям Уголовного кодекса со сроком не ниже десяти месяцев. В Вяземлаг в ноябре–декабре планировалось вывезти три тысячи человек<sup>3</sup>. Лагерь, в основном, использовался для разгрузки отделов мест заключения Москвы и Белоруссии. Необходимо отметить, что в данном случае производственной необходимости в этих заключённых не было. Бухгалтерский отчет Управления строительства и Вяземлага зафиксировал большой перерасход средств вследствие того, что в лагере содержалось две с половиной тысячи «лишних» заключённых, для которых не было фронта работ.

На 1 января 1941 г. в Вяземлаге содержалось 10 394 заключённых. В среднем за первый квартал этого года в лагере было 9 880 чел., за второй квартал – 10 542 чел.<sup>4</sup> Относительная численность контингента Вяземлага в этот период не поднималась выше одного процента от общей численности лагерного населения Гулага.

Одной из особенностей являлись большие годовые колебания размера Вяземлага, вызванные сезонностью дорожных работ, основной объём которых приходился на второй и третий кварталы. С апреля в лагерь начинали массово поступать этапы заключённых. Пик численности отмечался летом и осенью – в период максимального разворота основных работ. С декабря начинался «сброс излишков рабсилы» в другие лагеря. В других лагерях, например, Норильлаге, максимальная численность заключённых отмечалась весной, когда происходил завоз этапов, а в течение года шло постепенное уменьшение размера лагеря.

---

<sup>1</sup> Иванова Г.М. Указ. соч. С.11.

<sup>2</sup> Земсков В.Н. Указ. соч. С. 19, 20; Иванова Г.М. Указ. соч. С. 104.

<sup>3</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 190–191.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 6; Д. 1161. Л. 67 об, 68.



*Снятие земляного слоя на сооружении магистрали Москва – Минск. 1936 г.*

### **Откуда поступали заключённые в Вяземлаг**

Анализ этапных нарядов на отправку заключённых позволяет проследить источники поступления лагерного контингента Вяземлага. Наиболее информативные сводки такого рода относятся к 1938 г. Так, в марте–апреле этого года из 14 900 занаряженных к отправке в лагерь осуждённых 1 тыс. чел. должна была быть отправлена из Калуглага, прочие – из отделов мест заключения: 3 тыс. чел. из Украинской ССР, 2 тыс. чел. из Казахской ССР, по 1 тыс. чел. из Узбекской ССР и Орджоникидзевского края, 700 чел. из Омской области, по 500 чел. из Горьковской, Ленинградской, Куйбышевской областей и других регионов<sup>1</sup>.

В июне 1938 г. из 10 тыс. осуждённых, занаряженных на отправку в Вяземлаг, 2 тыс. чел. должны были быть отправлены из Среднеазиатского ИТЛ<sup>2</sup>, 8 тыс. чел. – из отделов мест заключения, в том числе 2 тыс. чел. из Украинской ССР, по 1 тыс. чел. из Свердловской и Челябинской областей, по 500 чел. из Краснодарского края, Вологодской, Калининской, Кировской, Ростовской, Смоленской и других областей<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 83.

<sup>2</sup> Среднеазиатский ИТЛ (Сазлаг) был организован в 1930 году в Узбекской ССР, заключенные использовались в основном на хлопководческих работах. В 1938 году численность заключенных – около 35 тысяч человек. Система ИТЛ: Справочник. С. 399–400.

<sup>3</sup> Сводка заявок ОМЗ УНКВД и план выдачи нарядов на отправку з/к з/к в лагеря на июнь 1938 г. ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 131–133.

Сводка заявок ОМЗ УНКВД и план выдачи нарядов  
на отправку з/к з/к в лагеря на июнь 1938 г.

<u>В Вяземлаг:</u>	Тамбовская обл. – 200
Краснодарский край – 500	Челябинская обл. – 1000
Вологодская обл. – 500	Укр. СССР – 2000
Калининская обл. – 500	Итого из мест заключения –
Кировская обл. – 500	8000 человек.
Ростовская обл. – 300	
Рязанская обл. – 300	Из лагерей: Сазлаг – 2000
Свердловская обл. – 1000	
Смоленская обл. – 500	
Сталинградская обл. – 500	Итого всего: 10 000

ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 131-133.

В 1938 г. основным источником пополнения контингента Вяземлага были этапированные из отделов мест заключения, а не из других лагерей. В лагерь поступали, как правило, «свежие» этапы, ещё не изможденные пребыванием в Гулаге. Согласно данным за третий квартал 1940 г. эта тенденция сохранилась. Так, за июль–сентябрь этого года в лагерь прибыло 3 865 заключённых, в том числе только 12 чел. были отправлены из других лагерей НКВД, все остальные поступили из отделов мест заключения<sup>1</sup>.

### **Куда отправляли**

Анализ сводок внешнего этапирования за 1938 г. позволяет проследить, в какие лагеря происходил «сброс излишков» контингента Вяземлага, вызванный окончанием строительного сезона. В документах выделяется несколько лагерей, в которые обычно отправляли заключённых из лагеря. К их числу относились Ягринлаг, Ликовлаг, Строительство 211 и ИТЛ, механический завод Дмитлага<sup>2</sup>. Важно отметить, что указанные лагеря занимались или дорожным строительством, или возведением сложных народнохозяйственных объектов. Организованное в сентябре 1938 г. Строительство 211 и ИТЛ занималось сооружением стратегической дороги Емилчино – Могилёв-Подольский в УССР. Ягринлаг (Ягринский ИТЛ и Строительство 203) был образован весной 1938 г. для сооружения судостроительного завода и города Молотовск в Архангельской области. Ликовлаг (Ликовский ИТЛ и Строительство 204) был создан в августе 1938 г. в районе деревни Ликово Кунцевского района Московской области. Заключенные занимались возведением Центрального аэропорта ГУГВФ (Внуковского аэропорта)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Там же. Д. 1160. Л. 1 об.

<sup>2</sup> Там же. Д. 1138. Л. 92, 92 об, 95 об, 96 об, 103, 104 об, 107.

<sup>3</sup> Система ИТЛ: Справочник. С. 414–415, 522–523, 310–311.

В первый период производственной деятельности Вяземлага (1936 – середина 1939 г.), характеризовавшийся форсированным выполнением большого объема земляных работ вручную, в лагере отмечалось максимальное число заключенных (октябрь 1936 г. – 56 тыс. чел., июль 1938 г. – 50 тыс. чел.). В первые годы возведение трассы Москва – Минск входило в число приоритетных сталинских строек и при направлении заключённых в Вяземлаг учитывалась реальная производственная необходимость. В 1936–1938 гг. размер Вяземлага не находился в прямой зависимости от увеличения или уменьшения лагерного населения Гулага. Несмотря на спад общей численности заключённых в 1936 году, в лагерь смогли направить более 50 тыс. чел. Обеспечение сооружения автомагистрали подневольной рабочей силой шло за счет внутренних ресурсов Гулага: этапированных из отделов мест заключения и исправительно-трудовых колоний. И наоборот, в отличие от общей тенденции по Гулагу, в который хлынул поток осуждённых в период Большого террора, в 1937–1938 гг. мы не наблюдаем резкого роста размера Вяземлага.

В период проведения асфальтобетонных работ (конец 1939 – начало 1941 г.), отличавшийся изменением характера и вида производства, а также возросшей ролью механизмов и техники, отмечалось значительное сокращение числа заключённых. После завершения сооружения гравийного покрытия дороги внимание руководства страны к строительству трассы резко ослабло. Укладка асфальтобетона уже не считалась первоочередной задачей. С 1939 г. по важности работ строительство шоссе отошло на уровень заурядных лагерных строек, что, соответственно, сказалось и на размере лагеря. В этот период на размер лагеря прямое влияние оказывали общие гулаговские тенденции. Ярким примером этого является описанная выше ситуация 1939 г., когда Вяземлаг смогли обеспечить рабочей силой заключенных только на 54% от плановой производственной потребности. В 1940 г. ситуация изменилась до наоборот. Осенью этого года на работы по возведению автомагистрали в целях разгрузки тюрем Москвы и БССР была направлена большая группа заключённых, хотя необходимости в них на производстве не было.

За все время сооружения шоссе Москва – Минск абсолютная численность лагерного контингента Вяземлага сократилась в семь раз (с 56 тыс. чел. по состоянию на осень 1936 г. до 8 тыс. чел. – на конец 1940 г.). В это же время их удельный вес в общем числе контингентов исправительно-трудовых лагерей НКВД сократился в десять раз (с 6,8 до 0,7–0,8%).

#### ЛЮДИ ТРАССЫ

Сюда – на строительство автомобильной магистрали Москва – Минск собралось большинство людей с презрением смотревших на труд, людей, многие из которых являются врагами народа.

Труд для них – оскорбление личности. Они не хотели работать. Они привыкли к легким заработкам. Среди них бандиты, воры-рецидивисты, проститутки. Они приносили много горя людям, наносили ущерб государству <...>

Многие помнят фильм «Путевка в жизнь», в котором красочно показана работа по воспитанию, перековке людей. Не издевательства и побои, а воспитание заключенных, приобщение их к труду – метод славных чекистов. На строительстве автомобильной магистрали Москва – Минск мы встретились с людьми, для которых казалось бы честная трудовая жизнь потеряна навсегда.

Владимиру Шестакову было 13 лет. Он окончил 5 классов. Из школы ушел. Решил вести «самостоятельную» жизнь, отца, матери не было.

Гор. Эривань. Здесь он связывается с преступным миром. Под руководством «опытных преступников» и вместе с ними стал участвовать в кражах и грабежах.

Суд. Первый раз несколько месяцев заключения.

Снова кражи и грабежи. Снова суд и заключение. И так без конца. Получил несколько судимостей. Отбывал срок за сроком. Стал вором-рецидивистом.

Строительство автомагистрали. Вместе с другими товарищами Владимир Шестаков решает не работать. Беседы, убеждения чекистов подействовали. Вместе с товарищами Шестаков решил честно работать и навсегда покончить с прошлым.

Дни шли за днями. Жизнь забила ключом. Люди привыкли к труду, они начали считать его необходимостью. Упорный честный труд дал возможность получить этим людям красное переходящее знамя.

Вспомните в лицо Владимира Шестакова, никто не поверит, что перед вами бывший вор-рецидивист. Сейчас перед собой вы видите председателя стахановского коллектива – 35 «Путь к исправлению».

В беседе Владимир Шестаков непринужденно рассказывает:

– Я твердо решил – к старому возврата нет. Я буду полноценным гражданином страны Советов, я буду честно трудиться и вместе строить радостную жизнь. Я приносил горе людям, я наносил нашему государству ущерб. Повторяю – не будет больше этого.

– В моем краснознаменном коллективе 62 человека, большинство в прошлом таких как я <...>

С. Песляк

*Большевицкий путь. № 177 (1764). 3 августа 1936. С. 2.*

#### ЛЮДИ ТРАССЫ

– Несколько раз меня судили за кражи. 12 лет занимался этим позорным делом.

И вот уже 5 месяцев работаю на строительстве. Норму я выполняю на 160 проц. Есть у меня одно желание – слесарем хочу быть.

– Был карманником, стал хорошим производственнымником, – улыбаясь говорит Михаил **Курганов**. Он еще молод, ему 28 лет, но жизнь его сложилась неудачно. С 14 лет занялся воровством. Арест, суды, места заключения. Работал на Беломорско-Балтийском канале. Сейчас строит вместе с другими автомобильную магистраль.

– Имел я кличку «Золотой», – говорит Курганов, а теперь как-то неприятно вспоминать о ней. – 11 раз судили меня за кражи. А сейчас работаю с душой и выполняю 175–200 проц.

*Большевицкий путь. № 177 (1764). 3 августа 1936. С. 2.*

#### ЛЮДИ ТРАССЫ

На строительстве работают женщины – воровки, проститутки и др. большинство из них хочет порвать с прошлым.

**Тимофеева** Клавдия, **Мамонова** Анна и др. имеющие несколько судимостей, сейчас творят большое дело. Они выполняют нормы на 120-140 проц. Они стали забывать о прежней безрадостной жизни. Они хотят и будут честными людьми.

С. Песляк

Вязьма – Издешково

*Большевицкий путь. № 177 (1764). 3 августа 1936. С. 2.*

## 2.2. Состав заключённых

Общие правила отбора заключённых в исправительно-трудовые лагеря и колонии были установлены в Исправительно-трудовом кодексе 1926 г. Позже эти правила были дополнены рядом нормативных актов НКВД СССР.

Приказом НКВД № 045 от 29 апреля 1935 г. устанавливались «Правила отбора, направления и приема осужденных из общих мест заключения в исправительно-трудовые лагеря НКВД». Согласно им в лагеря не направлялись: 1) инвалиды, больные и слабосильные; 2) лица моложе 16 лет независимо от наличия у них приговора к лишению свободы; 3) раздетые и разутые, не имеющие одежды и обуви, пригодной для следования соответственно времени года и пункту назначения; 4) кассационные; 5) заключённые, имеющие при себе малолетних детей, а также беременные. Однако независимо от своей трудоспособности и возраста направлялись в лагеря лица, осужденные «за шпионаж, за террор, за диверсии, за измену родине, за бандитизм, члены а/с [антисоветских] и антипартийных к/р группировок, руководители к/р организаций»<sup>1</sup>.

Особо в «Правилах...» был выделен только один из исправительно-трудовых лагерей – Дмитлаг. Отправке в него не подлежали осуждённые за измену родине, шпионаж, террор, диверсию, бывшие члены антисоветских политических партий, участники антипартийных контрреволюционных группировок (троцкисты и другие), участники контрреволюционных фашистских группировок и организаций, бывшие белые офицеры, руководители повстанческих контрреволюционных организаций, актив церковных и сектантских контрреволюционных групп и организаций, осужденные за бандитизм, иностранные подданные, приговоренные к высшей мере наказания с заменой её десятью годами лишения свободы,

<sup>1</sup> Цит. по: Петров Н.В. История империи ГУЛАГ. [Эл. ресурс]: URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 28.07.2013).



*Работы по устройству трубопровода на шоссе Москва – Минск. 1936 г.*

уроженцы и постоянные жители Москвы и Московской области, а также осуждённые органами НКВД и НКЮ на территории Москвы и области <sup>1</sup>.

Особый статус организованного осенью 1932 г. Дмитлага объяснялся его территориальным расположением: лагерь имел подразделения, расположенные непосредственно в черте столицы.

### ***Ограничения на отправку осуждённых в Вяземлаг***

17 февраля 1936 г., почти сразу же после образования Вяземлага и Калуглага, вышел совершенно секретный приказ НКВД № 021, установивший ограничения при отправке заключённых в эти два лагеря. Направлению в них не подлежали осуждённые:

- а) за измену родине (ст. 58 п. 1-а УК),
- б) за шпионаж (ст. 58 п. 6 и ст. 193 п. 24 УК),
- в) за террор (ст. 58 п. 8 УК),
- г) за диверсию (ст. 58 п. 9 УК),
- д) бывшие руководители антисоветских политических партий, осуждённые за контрреволюционную деятельность,
- е) бывшие участники антипартийных контрреволюционных группировок (троцкисты, зиновьевцы и др.),
- ж) бывшие руководители и активные участники контрреволюционных фашистских, повстанческих, церковных, сектантских группировок и организаций,

<sup>1</sup> Цит. по: Петров Н.В. Указ. соч.

з) за бандитизм (ст. 59 п. 3 пп. «а» и «б» УК) и за вооруженный разбой (ст. 167 ч. III УК),

и) иностранные подданные (независимо от статей Уголовного кодекса, по которым они осуждены),

к) приговоренные к высшей мере наказания с заменой десятью годами (независимо от статей УК),

л) перебежчики и осужденные за контрабанду<sup>1</sup>.

Ограничения на отправку осуждённых в эти два лагеря были определены практически такие же, как и для Дмитлага. До осени 1937 г. только Дмитлаг, Вяземлаг и Калуглаг имели особый статус «подмосковных» и установленные приказами НКВД списки ограничений на состав заключённых. В приказе НКВД № 00266 от 20 мая 1937 г. в качестве «подмосковных» упоминаются также только эти три лагеря<sup>2</sup>.

С началом Большого террора в ГУЛАГ хлынул поток заключенных, осужденных по контрреволюционным статьям. Приказ НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г., отменяя приказ № 021 от 17 февраля 1936 г., вводил целый ряд ограничений на отправку осуждённых для двух десятков исправительно-трудовых лагерей. Этот приказ установил следующие ограничения на лагерный контингент для Вяземлага, Калуглага и еще десяти лагерей и строителей (Дмитлага, Бамлага, Темлага, Дальлага, Волголага, Самарлага, Строительства № 200 и других). Не подлежали отправке в эти лагеря осуждённые:

а) за измену родине (ст. 58 п. 1-а УК),

б) за шпионаж (ст. 58 п. 6 и ст. 193 п. 24 УК),

в) за террор (ст. 58 п. 8 УК),

г) за диверсию (ст. 58 п. 9 УК),

д) за бандитизм и вооруженный разбой (ст. 59–3, кроме 59–3 п. «в», и 167 ч. 3 УК),

е) за контрреволюционную троцкистско-зиновьевско-бухаринскую деятельность (троцкисты, зиновьевцы, бухаринцы, правые),

ж) руководители и активные члены контрреволюционных фашистских и националистических группировок и организаций,

з) руководители повстанческих контрреволюционных организаций (ст. 58 п.п. 2, 3 и 4 УК) и бывшие белогвардейцы,

и) иностранные подданные (независимо от статей Уголовного кодекса, по которым они осуждены)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Приказ НКВД СССР № 021 от 17 февраля 1936 г. С объявлением дополнения к приказу НКВД СССР № 045 от 29 апреля 1935 г. об ограничениях при отправке в Вяземский и Калужский лагеря НКВД. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 8, 8 об.

<sup>2</sup> История сталинского Гулага. Т. 2. С. 129.

<sup>3</sup> Приказ НКВД СССР № 021 от 17 февраля 1936 г. С объявлением новой редакции раздела «г» приложенных к приказу НКВД СССР № 045 от 29 апреля 1935 г. «Правила отбора и отправки заключенных в лагеря» и об отмене приказов НКВД СССР № 0131 1935 г., № 021 и № 009 1936 г. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 124, 124 об, 125.



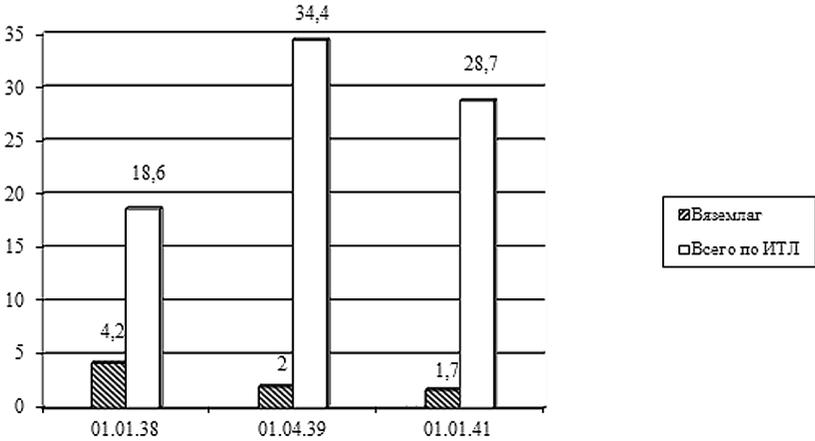
*На строительстве автомагистрали Москва – Минск. 1939 г.*

Для трёх «подмосковных» лагерей ограничения сохранились практически такие же, какие были установлены согласно приказам НКВД № 045 от 29 апреля 1935 г. и № 021 от 17 февраля 1936 г. Были только отменены запреты на отправку в эти лагеря приговоренных к высшей мере наказания с заменой её десятью годами лишения свободы, членов церковных и сектантских организаций, перебежчиков и осужденных за контрабанду. Для других исправительно-трудовых лагерей и строителей НКВД подобные ограничения были введены впервые.

### **Осуждённые за контрреволюционные преступления**

Для того, чтобы ответить на вопрос, как выполнялись на практике эти директивные предписания, необходимо провести количественный анализ состава заключенных Вяземлага с учетом статей обвинения. В Диаграмме 2 приведён удельный вес осуждённых за контрреволюционные преступления, содержащихся в Вяземлаге, в сравнении со средними значениями по лагерям НКВД.

**Заключённые Вяземлага осуждённые за контрреволюционные преступления, 1938–1941 гг. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 72, 163; Д. 1139. Л. 82; Д. 1140. Л. 97; Д. 1160. Л. 11 об; История сталинского Гулага. Т. 2. С. 36.

Примечание. Опубликованные данные по ГУЛАГУ НКВД на 1 января 1939 г. – 34,5%. В диаграмме приведен удельный вес осужденных по ст. 58 УК на 1 апреля этого года.

Как видим, удельный вес осуждённых за контрреволюционные преступления в Вяземлаге был во много раз меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД. Политические репрессии периода Большого террора привели не только к увеличению численности заключённых Гулага, но и к резкому росту среди них доли осуждённых за контрреволюционные преступления. Так, если по состоянию на 1 января 1936 г. в лагерях НКВД осужденных по 58 ст. УК содержалось 12,6%, на 1 января 1937 г. – 12,8%, то к 1 января 1938 года их число выросло до 18,6%, а к 1 января 1939 г. достигло своего пика и составляло 34,5%<sup>1</sup>.

Основную часть осуждённых за контрреволюционные преступления составляли лица, арестованные во исполнение оперативного приказа НКВД № 00447 «Об операции по репрессированию бывших кулаков, уголовников и других антисоветских элементов» от 30 июля 1937 г. На его основании с августа 1937 по ноябрь 1938 г. в лагеря Гулага было отправлено 380 тысяч человек<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> История сталинского Гулага. Т. 4. С. 36.

<sup>2</sup> Юнге М., Биннер Р. Как террор стал «большим»: Секретный приказ № 00447 и технология его исполнения. М., 2003. С. 45.

С сентября 1937 по март 1938 г. в лагеря НКВД из отделов мест заключения было вывезено 500 804 человека, в том числе в Вяземлаг – 5 849 человек<sup>1</sup>, что составляло 1,2% всех этапированных. Однако среди направленных в Вяземлаг осуждённые по ст. 58 УК составляли меньшую часть. На 1 января 1938 г. в лагере содержалось 1 018 человек, осуждённых за контрреволюционные преступления<sup>2</sup>, что составляло 4,2% от списочного состава и было в четыре с половиной раза меньше, чем в среднем в лагерях НКВД.

В дальнейшем число осуждённых по ст. 58 УК в лагере сократилось до 343 человек, что составляло 2,0% от списочного состава (данные на 1 апреля 1939 г.)<sup>3</sup>. Это было в 17,3 раза меньше, чем в среднем в лагерях НКВД. На 1 января 1941 г. осуждённых за контрреволюционные преступления в Вяземлаге было 173 человека (1,7% от общей численности заключённых)<sup>4</sup>. В целом в Гулаге эта категория заключённых также была почти в семнадцать раз больше (28,7%).

Ограничения на этапирование осуждённых в Вяземлаг выполнялись в отношении конкретных пунктов ст. 58 УК, оговоренных в приказе НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. Так, на 1 июля 1938 г. в лагере не было зарегистрировано ни одного заключённого, осуждённого за измену родине (ст. 58 п. 1 «а»), шпионаж (ст. 58 п. 6, ст. 193 п. 24), террор (ст. 58 п. 8), диверсию (ст. 58 п. 9), ни одного троцкисто-зиновьевца или социально-опасного элемента<sup>5</sup>.

На 1 января 1941 г. из 173 заключённых Вяземлага, осужденных за контрреволюционные преступления, 135 человек были осуждены за антисоветскую агитацию (п. 10 ст. 58) и 38 человек – за контрреволюционную деятельность без указания статей УК<sup>6</sup>. В это время в лагере не было осужденных за участие в правотроцкистских организациях, за измену родине (ст. 58 п. 1 «а»), террор (ст. 58 п. 8), диверсию (ст. 58 п. 9), шпионаж (ст. 58 п. 6, ст. 193 п. 24), вредительство (ст. 58 п. 7), вооруженное восстание (ст. 58 п. 2), помощь международной буржуазии (ст. 58 п.п. 3, 4, 5), доноительство о контрреволюционном преступлении (ст. 58 п.п. 11, 12), активную борьбу против рабочего класса (ст. 58 п. 13), контрреволюционный саботаж (ст. 58 п. 14).

Таким образом, приказы и инструкции НКВД, ограничивающие отправку в Вяземлаг осуждённых по ст. 58 УК, соблюдались, причем соблю-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 72.

<sup>2</sup> Там же. Д. 1139. Л. 82; История сталинского Гулага. Т. 4. С. 70.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 97.

<sup>4</sup> Там же. Д. 1160. Л. 11 об.

<sup>5</sup> Справка контингентов заключенных лагерей НКВД, не подлежащих содержанию в лагерях согласно приказа НКВД № 0122 (1 июля 1938 г.). ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 163.

<sup>6</sup> Справка контингентов заключенных лагерей НКВД, не подлежащих содержанию в лагерях согласно приказа НКВД № 0122 (1 июля 1938 г.). ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об.

дались даже в условиях Большого террора. В самый разгар репрессивных акций в лагерь вывозили в основном не контрреволюционеров. В начале 1939 года, когда в исправительно-трудовых лагерях НКВД практически каждый третий заключённый был осужден по ст. 58 УК (34,5%), в Вяземлаге – только один из пятидесяти (2%).

[Инженер и комсомолец] А.Д. Мекляев держит у себя на квартире одного [заключенного] за счет лагеря <...> Мекляев портному з/к по 58 ст. разрешал безконвойное хождение, в то время когда з/к ст. 58 должны быть на общих подконвойных работах.

*Протокол общего собрания парткома при 6-м отделении Вяземлага № 12. 26 октября 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 109 об.*

Установление ограничений на этапирование в лагерь заключённых, имевших судимость по ст. 58 УК, объяснялось его географическим расположением. Осуждённых за контрреволюционные преступления приказом НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. было предписано отправлять «*независимо от трудоспособности в Севвостлаг и Ухтпечлаг (Воркута)*»<sup>1</sup>. «Временная инструкция о режиме содержания заключённых в исправительно-трудовых лагерях НКВД СССР», объявленная приказом НКВД № 00889 от 2 августа 1939 г., зафиксировала следующий принцип: «*в целях обеспечения государственной безопасности осуждённые за контрреволюционные преступления направляются, как правило, в лагеря, находящиеся в отдалённых местностях*»<sup>2</sup>.

Заметим, что далеко не во всех лагерях, для которых в приказе НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. были установлены ограничения на отправку в них осуждённых по ст. 58 УК, эти правила выполнялись. Так например, по состоянию на 1 октября 1938 г. осуждённые за контрреволюционные преступления в Волголаге составляли 18,7% от общего числа лагерного контингента, в Самарлаге – 19,8 %<sup>3</sup>.

### **Осуждённые по политическим мотивам**

Помимо осуждённых за контрреволюционные преступления к числу осуждённых по так называемым политическим мотивам относились: социально-опасные и социально-вредные элементы, нэпманы, а также осужденные по закону от 7 августа 1932 г. за расхищение социалисти-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 125.

<sup>2</sup> ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 457.

<sup>3</sup> Подсчитано по: Система ИТЛ: Справочник. С. 190, 370.

ческой собственности<sup>1</sup>. В 1930-е гг. именно эта категория заключённых составляла основную часть населения исправительно-трудовых лагерей. В документах 1930-х гг. им давалась следующая характеристика.

Социально-опасные элементы (СОЭ) – это политически неблагонадёжные лица, в число которых могли попасть исключённые из ВКП(б) по политическим мотивам, проявляющие антисоветские настроения, семьи изменников Родины, прямые родственники лиц, осуждённых за контрреволюционные преступления и прочий «антисоветский элемент». Социально-вредные элементы (СВЭ) – это осуждённые преступники, которые возвратились из мест лишения свободы и восстанавливали контакты с преступными элементами, туеядцы, лица без постоянного места жительства и нарушители паспортного режима. Все СОЭ и СВЭ подлежали лишению свободы на срок до пяти лет или ссылке в отдалённые районы СССР (ст. 35 УК). В некоторых сводных таблицах учётно-распределительного отдела ГУЛАГа НКВД данные о численности СВЭ и СОЭ приведены в виде суммарного показателя. Также вместе их порой считают «политическими» заключёнными, хотя собственно политическая подоплека осуждения была только у социально-опасных элементов, а социально-вредные элементы в большей степени являлись обычными мелкими уголовниками.

Так называемые «нэпманы» – это лица, осуждённые за мелкую предпринимательскую деятельность, которая после постановления октября 1931 г. о полном запрете частной торговли в СССР стала уголовно наказуемым деянием.

Закон от 7 августа 1932 г. «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной (социалистической) собственности» за хищение колхозного и кооперативного имущества, хищение грузов на железнодорожном и водном транспорте предусматривал расстрел с конфискацией имущества, который при смягчающих обстоятельствах мог быть заменён на лишение свободы на срок не менее десяти лет с конфискацией имущества. В качестве меры судебной репрессии по делам об охране колхозов и колхозников от насилий и угроз со стороны «кулацких элементов» предусматривалось лишение свободы на срок от пяти до десяти лет. Всего, по некоторым сведениям, по этому закону за 1932–1939 гг. было осуждено 183 тыс. чел.<sup>2</sup>

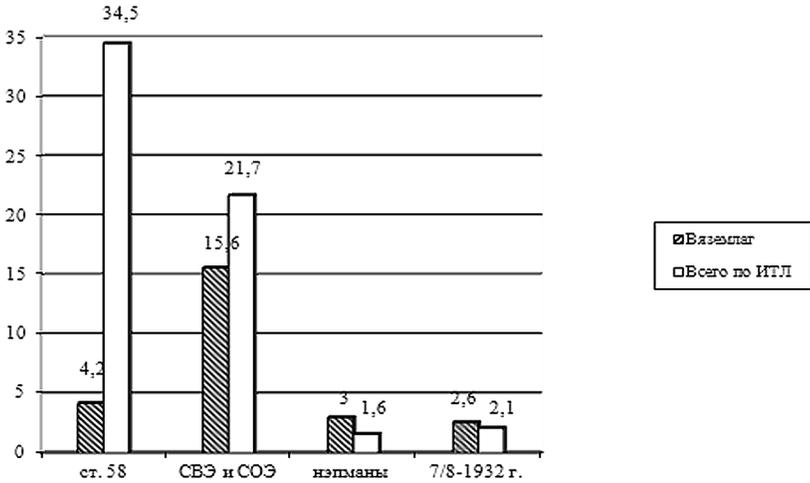
Удельный вес осуждённых по политическим мотивам, содержащихся в Вяземлаге на 1 января 1938 г. и 1 января 1941 г. в сравнении со средними по лагерям НКВД показателями приведены в Диаграммах 3–4.

---

<sup>1</sup> Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1932 г. Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной (социалистической) собственности. СУ СССР 1932 г. № 62. Ст. 360.

<sup>2</sup> Попов В.П. Государственный террор в советской России, 1923–1953 гг. (источники и их интерпретация) // Отечественные архивы. 1992. № 2. С. 26.

**Заклученные Вяземлага, осуждённые по политическим мотивам, 1 января 1938 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; ГУЛАГ. 1918–1960. С. 418; История сталинского Гулага. Т. 4. С. 35.

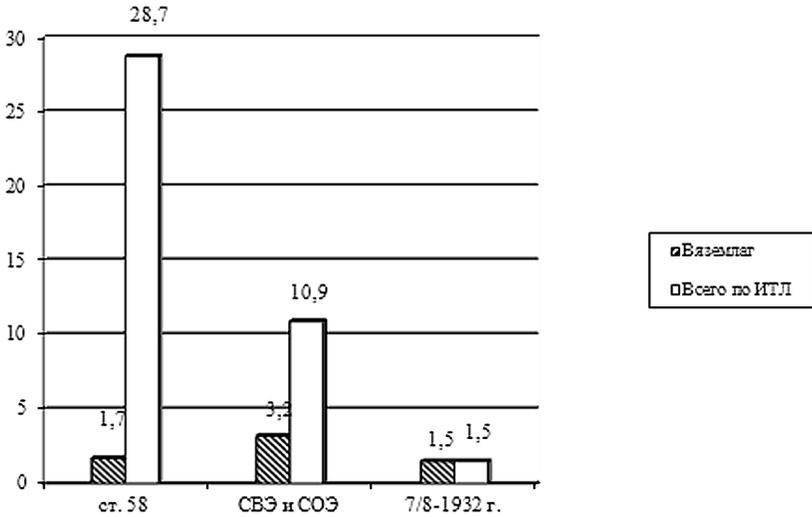
Примечание: данные по ИТЛ НКВД приведены на 1 января 1939 года.

На 1 января 1938 г. в числе «политических» в Вяземлага большую часть составляли социально-опасные и социально-вредные элементы (3 759 чел., 15,6% от списочного состава лагеря). На втором месте стояли осуждённые по ст. 58 УК (1 108 чел., 4,2%). Согласно данным учётно-распределительного отдела ГУЛАГа НКВД всего в исправительно-трудовых лагерях осужденных за контрреволюционные преступления было 34,5%, социально-опасных элементов – 21,7%.

Удельный вес осужденных по закону от 7 августа 1932 г. в Вяземлага (625 чел.) и в лагерях Гулага в целом был практически одинаков – 2,6 и 2,1% соответственно. Доля нэпманов в лагере (3,0%, 723 чел.) была вдвое больше, чем в среднем в лагерях НКВД (1,6%). Таким образом, в 1938–1939 гг. в лагерях НКВД в общем числе осуждённых по политическим мотивам большая половина была осуждена за контрреволюционные преступления (57,6%), социально-опасные элементы составляли около одной трети (36,2%). В Вяземлага всего «политических» было 6 125 человек, две трети из них составляли социально-опасные и социально-вредные элементы (61,4%), осужденные за контрреволюционные преступления – только одну шестую (16,5%)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; ГУЛАГ. 1918–1960. С. 418.

**Заклученные Вяземлага, осужденные по политическим мотивам, на 1 января 1941 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об, 12, 12 об, 21, 21 об.

В лагерях Гулага к 1 января 1941 г. удельный вес СВЭ и СОЭ по сравнению с 1 января 1939 г. сократился почти вдвое и составлял 10,9%. В Вяземлаге доля этой категории заключённых сократилась почти в пять раз (с 15,6 до 3,2%), к ней относились 359 человек. Число осуждённых за расхищение социалистической собственности (закон от 7 августа 1932 г.) в лагере незначительно уменьшилось (до 154 чел.) и находилось на уровне полутора процентов, так же как в ИТЛ НКВД.

На 1 января 1938 г. осуждённые по политическим мотивам составляли одну четвертую часть от общего числа заключённых Вяземлага (25,4%). В целом в Гулаге эта категория была около 60% от общего числа лагерного населения (данные на 1 января 1939 г.). К 1 января 1941 г. удельный вес осуждённых по политическим мотивам в Вяземлаге в сумме достигал 6,4% (686 чел.), что было в четыре раза меньше, чем три года назад. В целом в лагерях НКВД доля этой категории осуждённых также сократилась в полтора раза и составляла 41,1% к началу 1941 г.<sup>1</sup>

Таким образом, в Вяземлаге, как и в исправительно-трудовых лагерях в целом, в 1938–1940 гг. шло постепенное уменьшение как общего числа осуждённых по политическим мотивам, так и отдельных составляющих

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об, 12, 12 об, 21, 21 об.

её групп: осуждённых за контрреволюционные преступления и по указу от 7 августа 1932 г., социально-вредных и социально-опасных элементов. Половину «политических» заключённых Вяземлага как в начале 1938 г., так спустя четыре года (на 1 января 1941 г.) составляли социально-вредные и социально-опасные элементы. В этот же период в Гулаге в числе осуждённых по политическим мотивам около 60–70% имели судимость по контрреволюционным статьям.

## ПЕСНЯ

Надоело, други, шаромыжничать,  
Гробить в тюрьмах молодость свою  
Волновать своим соседством ближнего,  
Покидать красавицу-жену.

Ты не плачь, не плачь, моя красавица,  
Не грусти, любима жена!  
В Вяземлаге я решил исправиться,  
Снова будет воля и весна.

Ты не плачь, не плачь, моя красавица,  
Не грусти, любима жена!  
В Вяземлаге я решил исправиться,  
Снова будет воля и весна.

Я вернусь свободный, перекованный,  
В покосившийся знакомый милый дом,  
Обниму тебя до слез взволнованный,  
И тогда мы в счастье заживем.

Сколько раз на дело, в ночь темную,  
Я спешил из спаленки твоей.  
Было хорошо знакомо мне –  
Пение отмычек у дверей.

Я забуду старые привычки,  
Мне пошла моя неволя в прок.  
Злую песню воровской отмычки  
Мне заменит заводской гудок.

И когда покрылось небо тучами,  
Я ушел и не пришел назад,  
А потом угодно было случаю  
Мне найти спасенье – Вяземлаг.

**В. Ерошин**

*За автомагистраль. № 57 (57). 1936.  
20 декабря. С. 2.*

## Осужденные по статье 59 УК

Согласно Уголовному кодексу РСФСР 1926 г. к числу государственных преступлений (часть II УК) помимо контрреволюционных (ст. 58) относились особо опасные преступления против порядка управления (ст. 59). За этот вид преступлений в Уголовном кодексе в качестве верхнего предела наказания в ряде случаев была установлена высшая мера социальной защиты – расстрел.

Для этих осуждённых подразумевался особый порядок содержания. Еще в январе 1935 г. приказом НКВД № 009 в целях обеспечения должной охраны и изоляции осуждённых за бандитизм и разбой (ст. 59 п. 3, пп. «а» и «б» и ст. 167 п. 3 УК) было предписано прекратить их отправку в исправительно-трудовые лагеря по общим нарядам. Местами их содержания были определены «*отдаленные лагеря, как правило, <... > Ухтечлаг (главным образом на Воркуту), в Норильлаг и в Севвостлаг (на Колыму)*»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Цит. по: Петров Н.В. Указ. соч.

Приказ НКВД № 0021 от 13 октября 1937 г. предписывал осуждённых за бандитизм направлять «в отдаленные лагеря (Ухтпечлаг, Норильлаг, Сев-востлаг и лесные лагеря), а также в отдаленные подразделения Сиблага и Белтбалтлага»<sup>1</sup>.

Согласно приказу НКВД № 021 от 17 февраля 1936 г. в Вяземлаг не подлежали этапированию осуждённые за бандитизм (ст. 59 п. 3 пп. «а» и «б» УК) и за вооруженный разбой (ст. 167 ч. III УК), перебежчики и контрабандисты (ст. 59 п. 10 и ст. 84 УК). Приказ НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. в списке ограничений оставил только осуждённых за бандитизм и вооруженный разбой (ст. 59 п. 3, кроме 59 п. 3 пп. «в», и 167 ч. III УК).

Фактически осуждённых за бандитизм в Вяземлаге составляли сотые доли процента от списочного числа лагерников. Так, по состоянию на 1 января 1938 г. их было 30 человек (0,1% от списочного состава). На 1 июля этого же года в лагере содержалось четверо осуждённых за переход границы и 41 человек, осуждённый за бандитизм. На 1 апреля 1939 г. в лагере осуждённых за особо опасные преступления против порядка управления было 57 человек (0,3% от списочного состава). К 1 января 1941 г. удельный вес этой группы в Вяземлаге достиг своего максимального значения – 1,0% (105чел.); это было в четыре раза меньше, чем с целом в ИТЛ НКВД (4,1%). В их числе в лагере содержалось всего пятеро осуждённых за бандитизм и девять человек, осуждённых как перебежчики или за нелегальный переход границы<sup>2</sup>.

Вяземлаг можно отнести к группе исправительно-трудовых лагерей, в которых осуждённых за бандитизм было минимальное количество. В эту группу можно включить такие лагеря, как Тайшетлаг в Иркутской области (7 осуждённых за бандитизм на 1 января 1938 г.), Самарлаг (21 чел.), Волголаг в Ярославской области (25 чел.)<sup>3</sup>.

Таким образом, установленные приказами НКВД ограничения на этапирование в Вяземлаг осуждённых за такие особо опасные преступления против порядка управления как бандитизм, разбой, нелегальный переход границы выполнялись на практике. Фактические данные подтверждают, что наличие этой категории заключённых в лагере исчислялось единицами.

9–10/VII бригада Серова под конвоированием стрелка обманным путем сумела сходить на заработки в совхоз, где заработала 65 руб. денег и несколько пудов муки. После сообщения этого факта ком[андиру] отделения мер не принято, стрелок продолжает работать. Такие факты говорят о наличии и возможности различных сделок между конвоем и конвоируемыми, при таком положении нет гарантии от возможных сделок и на побег.

*Рапорт старшего прораба, начальника 6-й колонны Г.И. Попова на имя начальника 6-го отделения Даирова и начальника 3 части П.В. Куликова. 4 августа 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 97 об.*

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 125.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1138. Л. 163; Д. 1140. Л. 97, 185; Д. 1160. Л. 11 об, 12 об, 21 об.

<sup>3</sup> История сталинского ГУЛАГА. Т. 4. С. 70; Система ИТЛ: Справочник. С. 190, 370, 475.

## Осуждённые за «прочие» преступления

В Уголовном кодексе РСФСР 1926 г. применялось разделение преступлений на государственные (ст. 58 и ст. 59 гл. II УК) и прочие. Также и в сводных статистических данных учётно-распределительного отдела ГУЛАГа НКВД в некоторых документах применялось разделение заключённых на две группы – имевших судимость «за государственные» и «за прочие» преступления.

По состоянию на 1 апреля 1939 г. основную массу заключённых Вяземлага составляли осуждённые за так называемые «прочие» преступления (97,7%), осуждённых по ст. 58 и ст. 59 УК в сумме было 2,3%. Всего в исправительно-трудовых лагерях НКВД в это время «прочих» было около двух третей от общего числа лагерного населения (65,6%). К 1 января 1941 г. это соотношение практически не изменилось: в Вяземлаге на долю «прочих» преступлений приходилось 97,3%, в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД – 67,2% осуждённых<sup>1</sup>.

Таким образом, основную часть заключённых Вяземлага составляли осужденные за «прочие» преступления. В Уголовном кодексе РСФСР к их числу относились следующие преступления: иные против порядка Управления (ст. ст. 60–108 и ст. 192 п. 2 «а»<sup>2</sup>), должностные (ст. ст. 109–121), хозяйственные (ст. ст. 128–135), имущественные (ст. ст. 162–178), против личности (ст. ст. 136–161), воинские (ст. 193) и т.д.

В приведенной ниже таблице из числа «прочих» исключены осуждённые за преступления, относившиеся к «политическим» (СВЭ и СОЭ, нэпманы, закон от 7 августа 1932 г.).

Таблица 2

### Заключенные Вяземлага, осужденные за «прочие» преступления, на 1 января 1938 г. и 1 января 1941 г.(человек)

	Имуще- ственные	Долж- ностные	Иные про- тив поряд- ка управления	Против личности	Воин- ские	Прочие и без указа- ния
01.01.1938	6 244	4 182	3 954	2 267	203	615
01.01.1941	2 111	1 535	3 129	715	213	65

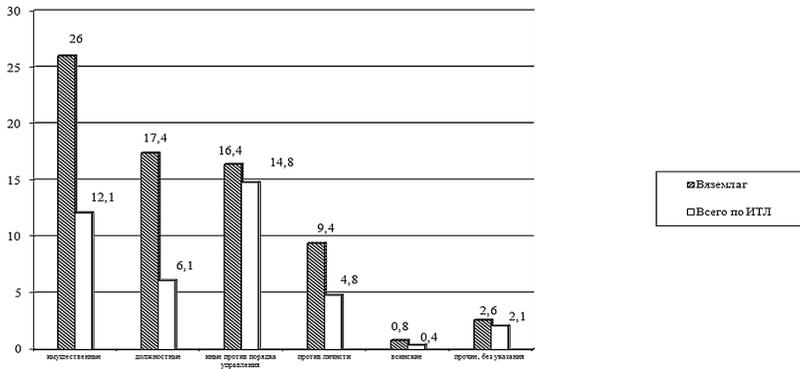
Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1160. Л. 11 об, 12 об, 21, 21 об.

В диаграммах 5–6 приведен удельный вес осужденных за прочие преступления в Вяземлаге и в целом в ИТЛ НКВД на 1 января 1938 г. и 1 января 1941 г.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 97, 185; Д. 1160. Л. 11 об.

<sup>2</sup> Ст. 192 п. «а» УК: повторное нарушение закона о паспортизации каралось лишением свобода на срок до двух лет.

**Заклученные Вяземлага, осужденные за «прочие» преступления, 1 января 1938 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1160. Л. 21, 21 об; ГУЛАГ. 1918–1960. С. 418.

Примечание. Приведенные в диаграмме данные по ИТЛ по состоянию на 1 января 1939 г. подсчитаны по: ГУЛАГ. 1918–1960. С. 418.

На 1 января 1938 г. осуждённые за имущественные преступления в Вяземлаге составляли около одной четвертой от списочного состава заключённых (26,0%). В Гулаге удельный вес этой группы составлял около одной восьмой от общего числа лагерного населения (12,1%).

Осуждённых за должностные преступления в лагере (17,4%) было почти в три раза больше, чем в среднем в ИИЛ (6,1%). Доля осуждённых за иные преступления против порядка управления в Вяземлаге находилась на одном уровне со средними по лагерям НКВД показателями и равнялась 16,4%. Около одной десятой от общего числа заключённых Вяземлага составляли осуждённые за преступления против личности (9,4%), в среднем в Гулагу удельный вес этой группы был вдвое меньше (4,8%). Доля осужденных за воинские преступления как в лагере, так и в среднем по лагерям Гулага составляла менее одного процента (0,8 и 0,4% соответственно).

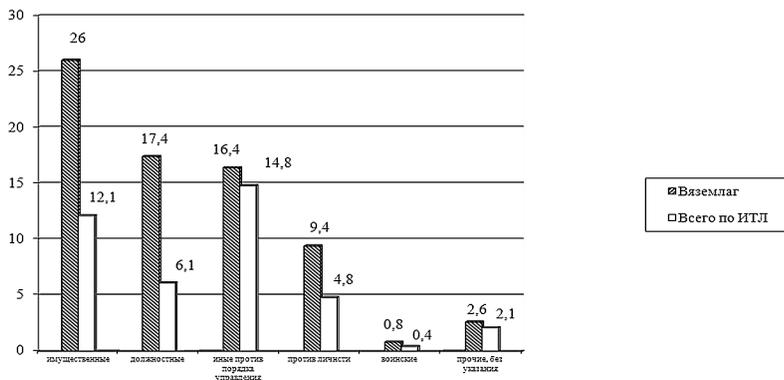
В лагере после отбоя продолжают ходить з/к, вырезают палатки, занимаются воровством, нарушают спокойный отдых стахановцев и лучших трассоармейцев.

*Рапорт старшего прораба, начальника 6-й колонны Г.И. Попова на имя начальника 6-го отделения Даирова и начальника 3 части П.В. Куликова. 4 августа 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 97, 97 об.*

Удельный вес содержащихся в Вяземлаге заключённых в зависимости от статей обвинения, за исключением осуждённых по политическим мотивам на 1 января 1941 г. представлен в Диаграмме 6.

Диаграмма 6

### Заключенные Вяземлага, осужденные за «прочие» преступления, на 1 января 1941 г. (%)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об, 12 об, 21, 21 об.

Прежде всего обратим внимание на то, что в целом в Гулаге за два года (с 1 января 1939 по 1 января 1941 г.) удельный вес всех рассматриваемых групп осуждённых вырос, но этот рост был незначительным – около полутора процентов у каждой из групп.

В Вяземлаге к 1 января 1941 г. по сравнению с 1 января 1938 г. произошли значительные изменения. Удельный вес осуждённых за иные преступления против порядка управления вырос почти вдвое и составлял около одной трети от общего числа заключённых (30,1%); в среднем в лагерях НКВД эта группа была почти в два раза меньше (17,6%). В их числе в Вяземлаге большая часть была осужденных за хулиганство по ст. 74 УК (17,8% от списочного состава), в Гулаге – почти в два раза меньше (10,2%).

По сравнению с 1 января 1938 г. удельный вес осуждённых за имущественные преступления в лагере снизился с одной четвертой до одной пятой списочного состава и достиг уровня в 20,3%. В среднем в исправительно-трудовых лагерях эта группа была значительно ниже и составляла 13,5%.

#### БОЛЬШЕ – НЕ ПРЕСТУПНИК

В прошлом я правонарушитель. Но благодаря живой повседневной заботе обо мне со стороны чекистов, я стал стахановцем. Поэтому я радостно встречаю 19 годовщину ВЧК–ОГПУ.

За автомагистраль. № 57 (57). 1936. 20 декабря. С. 2.

Доля осуждённых за должностные и хозяйственные, а также преступления против личности в Вяземлаге также несколько уменьшилась и находилась на уровне 14,8 и 6,9% соответственно. В среднем в лагерях НКВД осуждённых за имущественные преступления было 13,5%, за преступления против личности – 5,2%. Удельный вес осуждённых за воинские преступления в лагере и в среднем в ИТЛ НКВД находился на одном уровне (2,0 и 1,9% соответственно). В лагере из 213 лиц, осуждённых за воинские преступления (ст. 193 кроме п. 2 «а»)<sup>1</sup>, 34 человека было осуждено по ст. 193 п. 17 УК<sup>2</sup>.

Необходимо отметить, что одной из основных проблем, возникающей при исследовании состава заключённых исправительно-трудовых лагерей, является вопрос о дифференциации контрреволюционных и не-контрреволюционных, «политических» и «прочих» преступлений. В настоящее время исследователи едины лишь в том, что чёткое разграничение невозможно. С одной стороны, основная масса осуждённых по ст. 58 УК поступила в Гулаг в результате репрессивных акций 1937–1938 гг., политический характер которых неоспорим. С другой стороны, как справедливо замечает Г.М. Иванова, и в этом случае были исключения. Так, если в пьяной драке был убит стахановец, то уголовное дело становилось контрреволюционным. Ещё более сложным является вопрос о разграничении политических и не-политических преступлений. В сводных данных 1941 г. о составе заключённых Гулага в зависимости от статей осуждения отсутствовала формулировка «нэпман», но появилась ст. 107 УК (спекуляция). Статистические данные не позволяют разделить «политического» нэпмана и «не-политического» спекулянта. Также неоднозначна трактовка статьи нарушение закона о паспортизации (ст. 192 УК). Если сам закон о введении паспортного режима оценивается как неправомерной, то и уголовная ответственность за его нарушение также находится вне правового поля, а осужденные по нему должны относиться к «политическим». Однако среди этой группы осуждённых также невозможно выделить «чистых» уголовников.

#### ПРИКАЗ НАКРКОМА 100-Я – В МАССЫ

На 8-м комендантском лагпункте имеются многочисленные факты такого рода, например лодыри из бригады Лобачевского ухитрились получить по 4–5 пар ботинок и продали их, но никто не наказал расхитителей социалистической собственности.

*За автомагистраль. № 1 (1). 1936. 1 мая. С. 3.*

<sup>1</sup> Ст. 193 п. 2 пп. «а» УК 1926 года: неисполнение отданного в порядке службы приказа каралось лишением свободы на срок до пяти лет.

<sup>2</sup> Ст. 193 п. 17 УК: злоупотребление, превышение или бездействие власти, а также халатное отношение к службе лица начальствующего состава Рабоче-крестьянской Красной Армии.

## **Осуждённые по указам Президиума ВС СССР от 26 июля и 10 августа 1940 г.**

Остановимся более подробно лишь на одной группе заключённых – осуждённых по указам Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля и 10 августа 1940 г. Во-первых, рядом исследователей эти нормативные акты рассматриваются как составная часть репрессивного законодательства сталинского периода. Во-вторых, удельный вес этой группы осуждённых в Вяземлаге в несколько раз превышал средние по лагерям НКВД показатели.

Летом 1940 г. Президиумом Верховного Совета был принят ряд указов, направленных на повышение производительности труда и против текучести кадров на предприятиях. К их числу относились указы от 26 июня (самовольный уход с работы)<sup>1</sup> и два указа от 10 августа (брак<sup>2</sup> и кража на производстве<sup>3</sup>) 1940 г. Осуждённые по этим указам были включены в число «прочих» преступлений, но относились к разным их группам. Так, действия, квалифицированные как кража на производстве, были отнесены к числу имущественных преступлений (ст. ст. 162–178 УК). Преступления, попадавшие под действие указа от 10 августа 1940 г. (брак), объявившего выпуск недоброкачественной продукции *«противоударственным преступлением, равносильным вредительству»*, относились к числу должностных и хозяйственных преступлений (ст. ст. 109–121, 128–135 УК). Хулиганство на предприятии входило в число преступлений, предусмотренных ст. 74 УК, которая в свою очередь относилась к числу иных преступлений против порядка управления.

Ниже приведена численность заключённых Вяземлага, осуждённых по указам Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 августа 1940 г., в абсолютных и относительных показателях по состоянию на 1 января 1941 г., а также средние данные по исправительно-трудовым лагерям на эту же дату (Диаграмма 7).

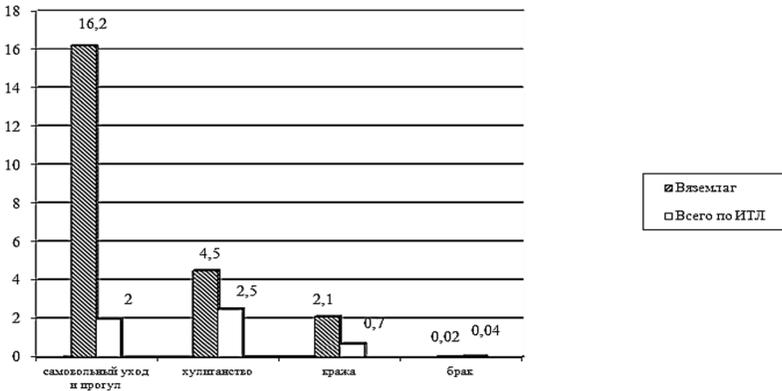
---

<sup>1</sup> Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений / Ведомости Верховного Совета СССР. 1940 г. № 20.

<sup>2</sup> Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 г. Об ответственности за выпуск недоброкачественной или некомплектной продукции и за несоблюдение обязательных стандартов предприятиями / Ведомости Верховного Совета СССР. 1940 г. № 23.

<sup>3</sup> Указ ПВС СССР от 10 августа 1940 г. Об уголовной ответственности за мелкие кражи на производстве и за хулиганство / Ведомости Верховного Совета СССР. 1940 г. № 23.

**Заклученные Вяземлага, осуждённые по указам ПВС СССР от 26 июня и 10 августа 1940 г., 1 января 1941 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об, 12, 12 об, 21, 21 об.

Как видно из приведенных в таблице данных, по состоянию на 1 января 1941 г. практически каждый шестой заключённый Вяземлага был осуждён за самовольный уход с работы или за прогул (16,2%, 1 680 чел.). В среднем в исправительно-трудовых лагерях эта группа была в восемь раз меньше (2,0%). В целом, по указу от 26 июня 1940 г. за самовольный уход с предприятий и учреждений и за прогул были осуждены сотни тысяч человек. Большая часть приговаривалась к исправительно-трудовым работам по месту основной работы на срок до шести месяцев и с удержанием из заработной платы до 25%. Указ не предусматривал в качестве меры наказания направление в исправительно-трудовые лагеря, однако на практике такие случаи бывали довольно часто.

Удельный вес осуждённых за хулиганство на предприятии в Вяземлаге составлял около 4,5% от списочного числа (469 чел.), в среднем в лагерях НКВД – почти в два раза меньше (2,5%). Осуждённых за кражу на производстве в лагере было 2,1% от общего числа заключённых (216 чел.), всего в лагерях НКВД – вдвое меньше (0,7%). Доля осужденных за брак в Вяземлаге (2 чел.), как и в целом в лагерях Гулага, исчислялась сотыми долями процента<sup>1</sup>.

В целом, по состоянию на 1 января 1941 г. удельный вес осуждённых по указам Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня и 10 августа 1940 г. в Вяземлаге составлял около одной четвертой части списочного состава (22,8%, 2 367 чел.) и был в четыре раза больше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД (5,2%).

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11 об, 12, 12 об, 21, 21 об.

### По общим срокам заключения

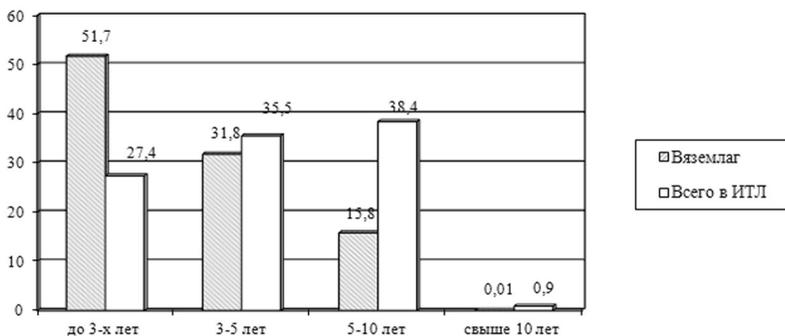
Анализ состава заключённых Вяземлага с учётом статей осуждения дополняют и подтверждают данные об их составе с учётом общих сроков заключения (Диаграмма 8).

На 1 апреля 1939 г. более половины заключённых Вяземлага имели сроки осуждения до трёх лет включительно (51,7%, 8 905 чел.). В среднем в лагерях НКВД доля этой группы осуждённых была вдвое меньше и составляла около одной четверти от общего числа лагерного населения страны (25,2%). Как известно, согласно Исправительно-трудовому кодексу осуждённые на сроки менее трёх лет должны были содержаться в исправительно-трудовых колониях. С 1935 г. специальным приказом НКВД было разрешено осуждённых на сроки от двух до трёх лет включительно направлять и в исправительно-трудовые лагеря.

Удельный вес осуждённых на сроки свыше трёх до пяти лет включительно в Вяземлаге (35,5%, 5 488 чел.) и в среднем в лагерях НКВД (31,8%) находился на одном уровне и составлял около одной трети от общего числа контингента. Значительные расхождения со средними по исправительно-трудовым лагерям показателями наблюдались в группе осуждённых на сроки более пяти до десяти лет включительно. Если в Вяземлаге к их числу относился каждый шестой заключённый (15,8%, 2 729 чел.), то в среднем в лагерях НКВД их было в два с половиной раза больше (38,4%). Удельный вес осуждённых на сроки свыше десяти лет в Вяземлаге исчислялся сотыми долями процента (0,01%, 2 чел.), в то время как в Гулаге эта группа была в девяносто раз больше (0,9%).

Диаграмма 8

**Заключённые Вяземлага по общим срокам заключения,  
1 апреля 1939 г. (%)**



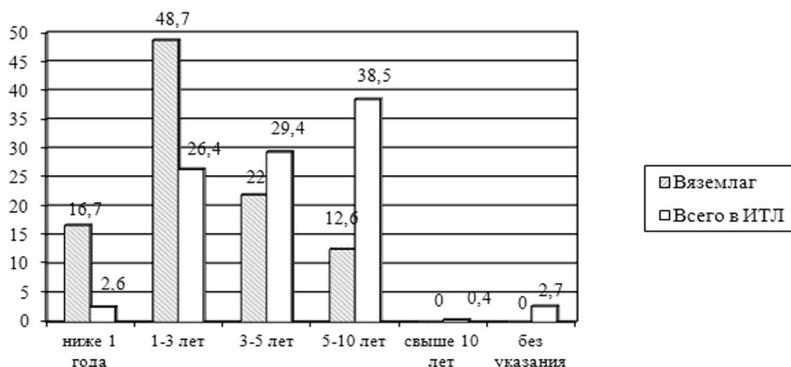
Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 97, 185; Земсков В.Н. Указ. соч. С. 14.

Примечание. Данные по ГУЛАГу НКВД приведены по состоянию на 1 марта 1939 г.

Как изменился удельный вес заключённых в зависимости от общего срока заключения в Вяземлаге и в целом в лагерях НКВД через два года – на 1 января 1941 г. (Диаграмма 9).

Диаграмма 9

**Заключённые Вяземлага по срокам осуждения,  
1 января 1941 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 11, 21 об.

К 1 января 1941 г. доля осуждённых на сроки до трёх лет включительно в Вяземлаге выросла и составляла две трети от списочного состава – 65,4% (в том числе 1 714 чел. осужденных на сроки ниже одного года и 5 060 чел. – на срок от одного года до трёх лет). В среднем в ИТЛ она была вдвое меньше (29,0%). Заметим, что удельный вес осуждённых на сроки до одного года в Вяземлаге в шесть с половиной раз превышал средние по лагерям НКВД показатели. Согласно действовавшему Исправительно-трудовому кодексу, осуждённые на срок ниже одного года подлежали содержанию исключительно в колониях. Однако если учесть рассматриваемый период, то эту группу, по всей видимости, составляли осуждённые по указам ПВС СССР от 26 июля и 10 августа 1940 г.

По сравнению с апрелем 1939 г. доля осуждённых на сроки свыше трёх лет до пяти включительно как в Вяземлаге, так и в целом в лагерях НКВД уменьшилась. В лагере она сократилась на треть и стала составлять 22,0% от списочного состава (2 287 чел.). В среднем в исправительно-трудовых лагерях доля этих заключённых находилась на уровне 29,4%. В лагере удельный вес осуждённых на сроки от пяти до десяти лет включительно по сравнению с 1939 г. сократился на одну четвертую и составлял 12,6% (1 306 чел.). Всего в лагерях НКВД доля этой группы заключённых осталась на уровне 1939 г. и была в три раза больше, чем в Вяземлаге. Осуждённых на сроки свыше десяти лет в лагере зафиксировано не

было, всего в Гулаге их было около шести с половиной тысячи человек (0,4% от общего числа лагерного населения).

Таким образом, при анализе состава заключённых Вяземлага в зависимости от общих сроков заключения наблюдаются значительные отличия от средних по исправительно-трудовым лагерям показателей. Удельный вес осуждённых на небольшие сроки заключения (до трёх лет включительно) в Вяземлаге вдвое превышал аналогичные средние показатели по лагерям НКВД. И наоборот, заключённых со сроками осуждения свыше пяти лет в лагере содержалось почти втрое меньше, чем в среднем в лагерях Гулага. Осуждённых на сроки свыше десяти лет в Вяземлаге, за единичными исключениями, не содержалось.

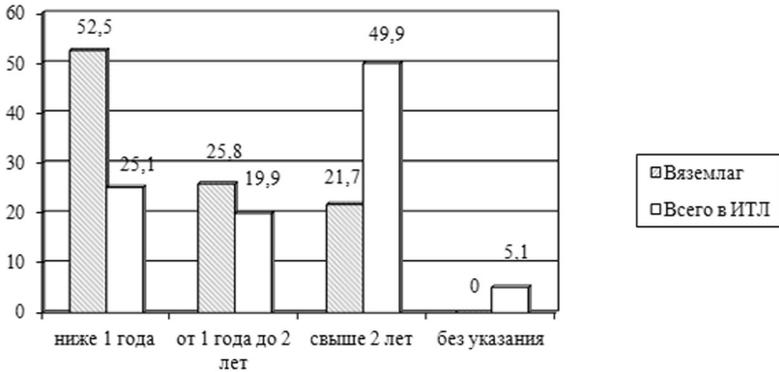
Главное отличие «прочих» преступлений от государственных (ст. 58 и ст. 59) заключалось в том, что для первых в Уголовном кодексе РСФСР 1926 г. был установлен верхний предел наказания, выше которого срок заключения не мог быть установлен. Для осуждённых за государственные преступления в Уголовном кодексе был установлен нижний предел наказания – пять лет, меньше которого срок заключения не мог быть назначен. Кроме того, необходимо учесть, что подавляющее большинство приговорённых к заключению в исправительно-трудовые лагеря в период Большого террора было осуждено на срок десять лет. Таким образом, незначительное количество осуждённых на сроки более пяти до десяти лет включительно, а также отсутствие осуждённых на сроки свыше десяти лет коррелируется с данными о наличии в лагере осуждённых за государственные и, прежде всего, контрреволюционные преступления. Вследствие того, что в Вяземлаге содержалось намного больше, чем в среднем в лагерях НКВД осуждённых за «прочие» преступления, сроки заключения за которые были незначительными (во многих случаях до трёх лет), доля осуждённых на сроки до трёх лет в лагере составляла более половины общего числа заключённых. В целом, приведенные абсолютные и относительные показатели, характеризующие состав заключённых Вяземлага с учетом общих сроков осуждения (Таблицы 2.7 и 2.8), соответствуют рассмотренным выше сведениям о составе заключённых с учётом статей осуждения (Таблицы 2.2–6).

### ***По остаточным срокам заключения***

Ниже приведены абсолютные и относительные данные, характеризующие состав заключённых Вяземлага с учетом остаточных сроков заключения в сравнении со средними показателями по исправительно-трудовым лагерям НКВД по состоянию на 1 января 1941 г. (Диаграмма 2.9).

**Заклученные Вяземлага по остаточным срокам заключения,  
1 января 1941 г. (%)**

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 1, 21 об.



На 1 января 1941 г. большая половина заключённых Вяземлага имела остатки срока ниже одного года (52,5%, 5 459 чел.), в среднем в ИТЛ их удельный вес был вдвое меньшим (25,1%). Заключённых с остатками срока от одного года до двух лет в лагере было 25,8% от списочного состава (2 682 чел.), в лагерях Гулага – около 20%. Удельный вес контингента с остатками срока свыше двух лет в Вяземлаге (21,7%, 2 253 чел.) был почти в два с половиной раза меньше, чем в среднем в лагерях НКВД (49,9%)<sup>1</sup>. Приведенные данные вполне соотносимы с показателями, характеризующими состав заключённых лагеря с учётом статей обвинения и общих сроков заключения.

Небольшие остаточные сроки заключения сослужили «добрую службу» в деле стимулирования труда заключённых в период с 1936 по июль 1939 г., когда была отменена система зачётов рабочих дней и условно-досрочного освобождения (УДО). Кроме того, наличие в лагере большого числа заключённых с небольшими остаточными сроками обусловило тот факт, что и после отмены УДО доля освобождавшихся в Вяземлаге была значительно больше, чем в среднем в лагерях Гулага. Так, за последний квартал 1940 г. в Вяземлаге было освобождено за окончанием срока наказания 1 577 человек, что составляло 15,2% от списочного состава. За этот же период всего в лагерях НКВД на этом основании было освобождено 87 327 человек<sup>2</sup>, что составляло 5,8% от общей численности лагерного населения. Можно предположить, что от-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 1, 21 об.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 6, 51 об.



*Погрузка камня в вагоны. 4 ОЛП Вяземлага. 1936 г.*

бор заключённых с небольшими остаточными сроками для содержания в Вяземлаге должен был сыграть свою роль и в деле предотвращения побегов. Согласно воспоминаниям И.Я. Абрамова «Основная масса [заключённых Вяземлага – О.К.] работала под усиленной охраной. Но были и такие, которых не охраняли, в основном это были заключённые с небольшими сроками наказания. Им было разрешено расквартироваться по близлежащим деревьям»<sup>1</sup>.

\*\*\*

Состав заключённых Вяземлага был ближе к контингенту исправительно-трудовой колонии, чем к контингенту типичного исправительно-трудового лагеря второй половины 1930-х гг., характеризовавшемуся большим удельным весом осуждённых за политические преступления в целом и контрреволюционные в частности. Объяснялось это, как отмечалось выше, в первую очередь географическим расположением лагеря. В то же время, целый ряд отличий состава заключённых Вяземлага от средних по исправительно-трудовым лагерям НКВД показателям был определён спецификой его производственной деятельности. Ниже рассмотрим состав контингента лагеря в зависимости от возрастной характеристики, гендерной принадлежности, а также группы трудоспособности.

<sup>1</sup> Абрамов И.Я. Как это было. Смоленск, 2005. С. 10.

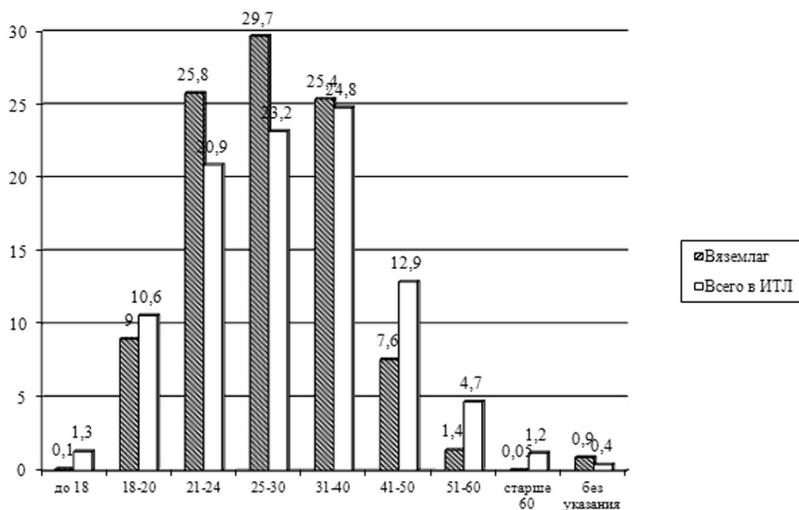
## Возрастной состав

В учётно-распределительном отделе ГУЛАГа НКВД вёлся отдельный учёт заключённых в зависимости от принадлежности к определенной возрастной группе. Возраст гулаговское руководство рассматривало только как фактор, определяющий возможность трудового использования «лагерных контингентов». Так например, в докладе заместителя начальника ГУЛАГа НКВД А.П. Лепилова на основе данных об общей численности заключённых лагерей Гулага по состоянию на 1 марта 1940 г. был озвучен вывод, что «полноценная рабочая сила, пригодная к использованию на физической работе не превышает (в силу влияния только одного фактора – возраста) 75–80% контингента заключенных»<sup>1</sup>.

Состав заключённых Вяземлага по возрастному признаку в сравнении со средними показателями по исправительно-трудовым лагерям НКВД представлен в Диаграмме 11.

Диаграмма 11

**Возрастная характеристика заключённых Вяземлага,  
1 января 1938 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 8, 176.

<sup>1</sup> Из справки заместителя начальника ГУЛАГ А.П. Лепилова о количестве лагерей и колоний, численности и составе заключенных и основных направлениях деятельности Главного управления исправительно-трудовых лагерей и колоний НКВД СССР. Не ранее 1 января 1940 г. / История сталинского Гулага. Т. 4. С. 79.

При сравнении численности заключённых различных возрастных групп в Вяземлаге и в среднем в лагерях Гулага можно заметить следующее. Самые значительные отличия отмечались в крайних возрастных группах. Так, удельный вес заключённых до 18 лет в Вяземлаге составлял 0,1% списочного состава (31 чел.), в среднем в лагерях НКВД – в тринадцать раз больше (1,3%). Лиц в возрасте 41–50 лет (1 836 чел.) в лагере было в 1,7 раза меньше, чем в среднем в лагерях Гулага (7,6 и 12,9% соответственно). Возрастная группа 51–60 лет в лагере составляла 1,4% от списочного состава (333 чел.), в лагерях НКВД она была в три с половиной раза больше (4,7% от общего числа лагерного населения); заключённых старше 60 лет в лагере было всего 5 чел. (0,05%), в ГУЛАГе – 1,2%.

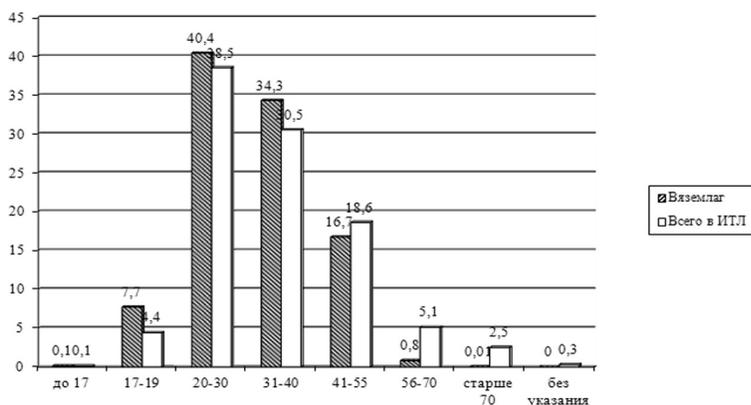
Еще одну группу, в которой наблюдались значительные отличия от средних по лагерям Гулага показателей, составляли заключённые в возрасте от 21 до 30 лет. Так, удельный вес этой группы в ИТЛ НКВД составлял 44,1%, в Вяземлаге – доходил до 55,5% (6 215 чел. в возрасте 21–24 года, 7 150 чел. – от 25 лет до 31 года). Более двух третей от общего числа заключённых Вяземлага находились в возрасте от 21 до 40 лет (80,9%), в то время как в среднем в лагерях НКВД удельный вес этих возрастных групп в сумме был меньше (68,9%).

В Вяземлаге и в среднем в лагерях НКВД на одном уровне находился удельный вес заключённых в возрасте 18–20 лет (9,0%, 2 179 чел. и 10,6% соответственно), а также в возрасте 31–40 лет (25,4%, 6 118 чел. и 24,8% соответственно)<sup>1</sup>.

Со временем эти отличия Вяземлага от средних по исправительно-трудовым лагерям НКВД показателей нивелировались (Диаграмма 12).

Диаграмма 12

### Возрастная характеристика заключённых Вяземлага, 1 января 1941 г. (%)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 6, 107.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 8, 176.

В Вяземлаге на 1 января 1941 г. значительные расхождения со средними по ИТЛ НКВД показателями как и ранее наблюдались лишь в крайних возрастных группах. Так, заключённых в возрасте от 17 до 19 лет в лагере содержалось 7,8% от списочного состава (802 чел.), что было почти вдвое больше, чем в среднем в лагерях НКВД (4,4%). Лиц 56–70 лет в лагере было менее одного процента (0,8%, 82 чел.), в лагерях Гулага – в шесть с половиной раз больше (5,1%). Только один заключённый Вяземлага был старше 70 лет, всего в лагерях – 35 160 чел. (2,5% от общего числа лагерного населения).

Незначительными были отличия между контингентами Вяземлага и ИТЛ НКВД в возрастных группах 20–30, 31–40 и 41–55 лет (2,1 3,7 и 1,9 % соответственно). Удельный вес 20–30 лет в лагере составлял 40,4% от списочного состава (4 200 чел.), что было на пятнадцать процентов меньше, чем в 1938 г. За этот же период доля лиц в возрасте 31–40 лет (3 564 чел.) увеличилась почти на десять процентов и составляла 34,2%<sup>1</sup>.

В качестве «*полноценной рабочей силы*», о которой говорил в своем докладе заместитель начальника ГУЛАГа НКВД А.П. Лепилов, руководство ГУЛАГа НКВД рассматривало, по всей видимости, только заключенных в возрасте от 20 до 50 лет. Суммарная доля этих возрастных групп в исправительно-трудовых лагерях НКВД по состоянию на 1 января 1940 года составляла 79,8%. Исходя из этой посылки, к числу «полноценной рабочей силы» в Вяземлаге можно было отнести 88,5% заключённых на 1 января 1938 г. и 91,4% на 1 января 1941 г.

В целом, если сравнить состав контингента Вяземлага с учётом возрастной характеристики со средними по лагерям НКВД показателями, то значительных отличий не наблюдается. Можно лишь отметить несколько бóльшую долю заключённых в возрасте от 20 до 50 лет, содержащихся в лагере в 1938 и 1941 гг. Также в Вяземлаге не было или были единицы заключённых «крайних» возрастных групп: моложе 17 и старше 60 лет.

### **Несовершеннолетние**

Заметим, что в 1930-е гг. существовали ограничения для содержания в исправительно-трудовых лагерях несовершеннолетних. Так, согласно

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 6, 107.



*Мастер высокой производительности труда и качества  
Е.А. Бочка*

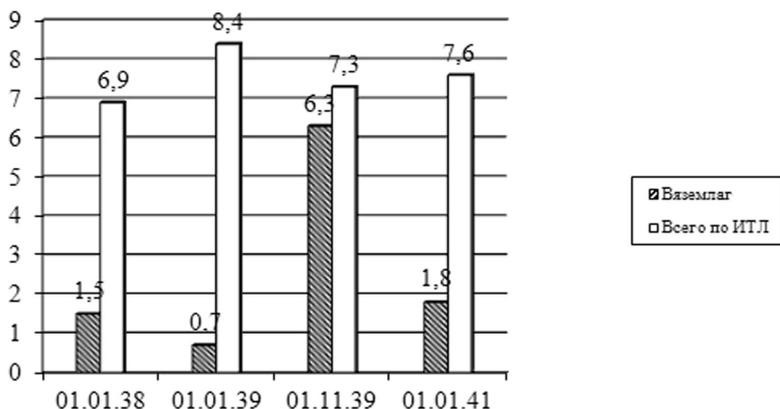
Исправительно-трудовому кодексу и приказу НКВД № 045 1935 г. в лагеря было запрещено отправлять лиц моложе 16 лет. В Вяземлаге по состоянию на 1 января 1938 г. было двое заключённых в возрасте до 16 лет, к 1 октября число их увеличилось до девяти человек. Согласно данным учётно-распределительного отдела ГУЛАГа НКВД на 1 июля и 15 ноября 1939 г. несовершеннолетних в лагере не было. На 1 января 1941 г. в лагере было одиннадцать человек, не достигших семнадцатилетнего возраста<sup>1</sup>.

### Женщины

Рассмотрим состав заключённых Вяземлага в 1938–1941 гг. с учётом гендерной принадлежности, а также сравним его со средними показателями по исправительно-трудовым лагерям НКВД (Диаграмма 2.12).

Диаграмма 2.12

**Заключенные Вяземлага: женщины, 1938–1941 гг. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1140. Л. 97, 235; Д. 1160. Л. 6; Земсков В.Н. Указ. соч. С. 23.

Примечание. \* 8,4% - данные по ГУЛАГу приведены на 1 января 1939 г.

По состоянию на 1 января 1938 г. в Вяземлаге содержалось 372 женщины, что составляло 1,5% от списочного состава. В это время в исправительно-трудовых лагерях удельный вес женщин был в четыре с половиной раза больше и доходил до 6,9% от общей численности лагерного населения.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 8; Д. 1140. Л. 107; Д. 1160. Л. 6, 11, 14, 16.

В некоторых этапных нарядах за 1938 г. на отправку осуждённых встречались примечания следующего содержания: «во всех нарядах ОМЗ на отправку заключенных в Вяземлаг были сделаны следующие ограничения: "женщин не отправлять"»<sup>1</sup>. К 1 января 1939 г. количество женщин в лагерях Гулага увеличилось до 8,4% от общего числа заключенных. В Вяземлаге на 1 апреля 1939 года женщины составляли 0,7% от списочного состава (123 чел.), что было в 12 раз меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях.

Тем не менее, 1939 год был единственным годом, когда удельный вес содержащихся в Вяземлаге женщин приблизился к среднему по лагерям НКВД показателю. По состоянию на 15 ноября в лагере содержалось 729 женщин, что составляло 6,5% от списочного состава. Всего в исправительно-трудовых лагерях в это время женщин было 7,3% от общего числа лагерного населения<sup>2</sup>. По всей видимости, этот всплеск был обусловлен острой нехваткой рабочей силы заключённых в Гулаге в целом. Как уже отмечалось, в этот год работоспособных мужчин отправляли в первую очередь на важнейшие стройки страны, к числу которых строительство автомагистрали Москва – Минск уже не относилось.

Указы от 26 июня и 10 августа 1940 г. быстро пополнили лагерное население Гулага. В Вяземлаге, куда осенью этого года была отправлена большая группа этих осуждённых, отмечались значительные (до двух с половиной тысяч в ноябре 1940 г.) излишки рабочей силы. В этот период число женщин в лагере резко сократилось. На 1 января 1941 г. в лагере было 187 женщин (1,8% от списочного состава), что было в четыре раза меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД (7,6%).

Документальных сведений о численности женщин, содержащихся в Вяземлаге в 1936 и 1937 гг., к настоящему времени обнаружить не удалось. По всей видимости, в этом году женщин в Вяземлаг отправляли по общим нарядам без ограничений с целью быстрого пополнения строительства автомагистрали рабочей силой.

#### СНАБЖЕНЦЫ ПРОСПАЛИ СТАХАНОВСКУЮ ДЕКАДУ

5 отделение. 13-IX. Часть снабжения к стахановской декаде совершенно не подготовилась. <...> На складе 6 колонны обнаружено 50 пар женского белья, когда в колонне этой женщин нет. В то же время женские колонны ощущают большой недостаток в белье.

*За автомагистраль. № 29. С. 3.*

#### КТО ОТВЕТИТ

В 7 колонне 2 отделения ко дню ударника подготовились плохо. Организация труда была скверная. Женская бригада потеряла безрезультатно более 2-х часов, потому что прораб **Гринева** не закрепил ее за определенным участком работы.

<sup>1</sup> См., например: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82.

<sup>2</sup> См., например: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 235.

В результате женщины получили по 400 грамм хлеба, а 7 человек не получили ничего, так как десятник **Камилов** не включил их в рабочие сведения.

**Салтыкова**

*За автомагистраль. № 3(3). С. 3.*

В источниках встречается упоминание о том, что, помимо обычного использования женщин на обслуживающих работах (прачками, поварами и т.п.), в лагере в этот период существовали строительные подразделения (колонны, бригады, звенья), состоявшие исключительно из женщин. В Вяземлаге женские колонны и бригады использовались на тяжелых физических работах, таких как погрузка и разгрузка песка и гравия, укладка бетона и железобетонных колец и другие.

#### РАБОТАЮТ НЕ ХУЖЕ МУЖЧИН

Ранним утром в лесу и окрестных деревушках раздается эхо веселых женских голосов. С пением, весельем и бодростью идут на работу грузить песок в автомашины ударницы бригады **Ситыговой**.

Женщины в 1 и 2 колоннах 2-го отделения работают на тачках, грабарках, на погрузке и разгрузке песка и гравия, на прачечной и на кухне. Все они воодушевлены желанием ударно работать и этим помочь досрочно завершить автомагистраль.

Всего женщин в 1–2 колоннах 94 человека. Работающие на грабарках **Расказова, Маликова, Башмакова, Косянова, Бабарева, Батищева, Молчанова, Багарникова, Дашкова, Шугаева, Пономарева и Полякова** систематически выполняют задание на 135–165 процентов.

Не отстают от них и женщины, работающие в лагере. Так, прачки **Должевская** и **Журавлева** и воспитательница **Крутий** дали обязательство помимо выполнения своей основной работы, 6 часов работать на трассе. Слово у них не расходится с делом: ежедневно каждая из них вырабатывает по 4 кубометра на земляных работах.

Руководство отделения и колонны отметило работу женщин. Все лучшие ударницы премированы отрезами на платья и костюмы.

*За автомагистраль. № 31 (31). С. 3.*

В источниках встречаются упоминания женских подразделений Вяземлага в 1936 году: 9-я и 14-я колонны, а также женская бригада 4-й колонны 1-го отделения, 1-я и 2-я колонна 2-го отделения, 14-я колонна 4-го отделения, 9-я колонна 5-го отделения и ряд других<sup>1</sup>. Если учесть, что в 1-й и 2-й колоннах 2-го отделения было 94 женщины, то число женщин в перечисленных нами подразделениях превышало 300 человек. Заметим, что эти женские трудовые подразделения отнюдь не изобретение Вяземлага. В мае 1936 г. вышел приказ НКВД № 100-я, предписывавший в лагере женщинам «*дать им какую-либо постоянную ведущую профессию, которая им пригодится после освобождения из лагеря*».

<sup>1</sup> За автомагистраль. № 3 (3). С. 1, 2; № 4 (4). С. 4; № 28 (28). С. 4; № 29 (29). С. 3; № 30 (30). С. 3; № 31 (31). С. 3; № 43 (43). С. 3; № 45 (45). С. 3; № 47 (47). С. 1, 2; № 48 (48). С. 2, 3; № 51 (51). С. 2.



*Укладка асфальтобетона на сооружении шоссе Москва – Минск. 1940 г.*

#### **БАНДИТКЕ САПОЖКОВОЙ – НИКАКОЙ ПОЩАДЫ**

Лагерная бандитка Анна Сапожкова все время преследовала стахановку 7-й колонны – делегатку первого Вселагерного слета стахановцев и ударников Наталью Алексеевну Гурьянову. Недавно Сапожкова избилла и ограбила Гурьянову. Сапожкова привлечена к уголовной ответственности.

*За автомагистраль. № 28(28). С. 4.*

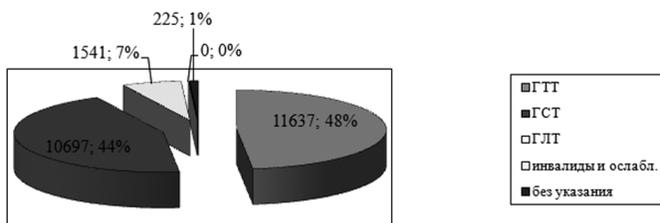
В целом, намного меньший, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД, удельный вес женщин в общем числе заключённых являлся особенностью Вяземлага. Главная причина этого заключалась в невозможности эффективного использования женского труда на тяжёлых физических работах.

#### **По группам трудоспособности**

В имевшей место в 1930-е гг. гугаговской терминологии все заключённые за вычетом активированных инвалидов разбивались на три категории: годные к тяжёлому физическому труду (ГТТ), годные к физическому труду средней тяжести (ГСТ), годные к легкому труду (ГЛТ). Каким же был состав заключённых Вяземлага в зависимости от принадлежности к группе трудоспособности? В Диаграммах 12 13 приведена численность контингента лагеря по состоянию на 1 января 1938 г. и 1 января 1941 г. в абсолютных и относительных показателях.

Диаграмма

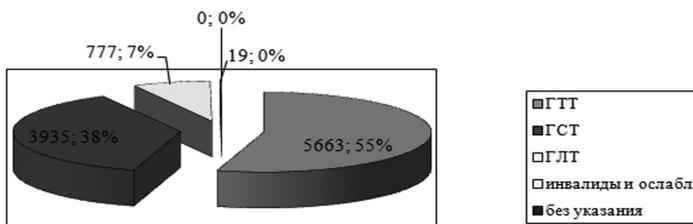
### Заклученные Вяземлага по группам трудоспособности, 1 января 1938 г. (чел., %)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1140. Л. 37, 37 об; Д. 1160. Л. 46 об, 51.

Диаграмма

### Заклученные Вяземлага по группам трудоспособности, 1 января 1941 г. (чел., %)

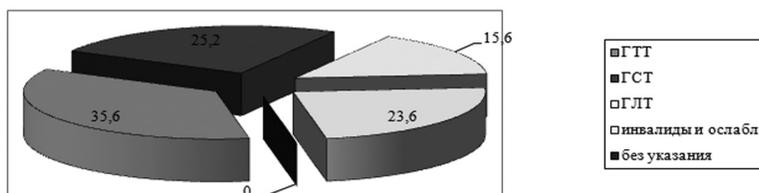


Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414 Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 1160. Л. 46 об, 51.

В настоящее время подробные данные о составе заключённых лагерей НКВД в зависимости от группы трудоспособности на протяжении всех 1930-х гг. неизвестны. Самые ранние опубликованные сведения отражают удельный вес трудовых групп лагерных контингентов Гулага по состоянию на 1 января 1941 г.<sup>1</sup> (см. Диаграмму 14)

Диаграмма

### Заклученные ИТЛ НКВД по группам трудоспособности, 1 января 1941 г. (чел., %)



Сост. по: Земсков В.Н. Указ. соч. С. 22.

<sup>1</sup> Земсков В.Н. Указ. соч. С. 22.

На 1 января 1938 г. почти половина заключённых Вяземлага относилась к группе годных к тяжёлому физическому труду (48,3%). За три года удельный вес этой группы увеличился и составлял уже 54,5% от среднегодовой численности контингента. В среднем в лагерях НКВД в это время к группе годных к тяжёлому физическому труду относилось около одной трети от общего числа лагерного населения (35,6%).

Удельный вес заключённых годных к физическому труду средней тяжести на 1 января 1938 г. в Вяземлаге составлял 44,3% списочного состава, за три года он незначительно сократился и достиг уровня 37,9%. В среднем в лагерях системы Гулаг эта трудовая группа была в полтора раза меньше (25,2%).

На 1 января 1938 г. в Вяземлаге доля ограниченно годных к труду и нетрудоспособных составляла 6,4% от среднегодовой списочной численности заключённых, в их числе не было ни одного активированного инвалида. К 1 января 1941 г. удельный вес годных к лёгкому физическому труду в лагере незначительно увеличился (7,5%), в лагерях НКВД эта группа была в два раза больше (15,6%). Активированных инвалидов в лагере содержалось 19 человек (0,02% от списочного состава). В лагерях Гулага в это время удельный вес активированных инвалидов был почти в триста раз больше и составлял 5,7% от общего числа лагерного населения страны.

Таким образом, в Вяземлаге и в 1938 г., и в 1941 г. доля заключённых, годных к тяжёлому физическому труду и физическому труду средней тяжести, в сумме доходила до 92–93% от списочного состава, что значительно превышало средние показатели по лагерям НКВД, составлявшие около 60%. Заключённых прочих трудовых групп (ограниченно годных к труду, годных к лёгкому физическому труду, нетрудоспособных, инвалидов) в целом в Гулаге было около одной трети от общего числа лагерного населения, в то время как в лагере – не превышало уровня в 6–8%. Важно отметить, что эти проценты составляли в основном заключённые, относившиеся к группам ограниченно годных к труду и годных к лёгкому труду, а не инвалиды.

В соответствии с рядом директивных распоряжений НКВД инвалидов и нетрудоспособных в Вяземлаг отправлять было запрещено. В ряде этапных нарядов 1938 г. встречалось примечание: *«отправлять в Вяземлаг только годных к физтруду не моложе 18 лет»*<sup>1</sup>.

По состоянию на 1 января 1938 г. инвалидов в лагере не было, в августе их число достигло максимального значения (415 человек), через полгода – резко сократилось (59 человек на 1 февраля 1939 года). К 1 января 1941 г. в лагере содержалось лишь 19 активированных инвалидов<sup>2</sup>. Нехарактерное для Вяземлага большое число инвалидов, зафиксированное в середине 1938 г., можно объяснить временной неразберихой в ГУЛАГе,

<sup>1</sup> См., например: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82.

<sup>2</sup> Там же. Д. 1140. Л. 37, 37 об; Д. 1138. Л. 161; Д. 1160. Л. 46 об.

вызванной поступлением большого числа осуждённых в период Большого террора.

Директивными предписаниями НКВД для Вяземлага были установлены ограничения на этапирование в него инвалидов и физически ослабленных заключённых. Фактическая численность этих групп, исчислявшаяся десятками долями процента, была в десятки раз меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях Гулага. Основная причина этого заключалась, по всей видимости, в статусе строившегося объекта. Заметим, что в Калуглаге по состоянию на 1 января 1938 г. и 1 января 1941 г. удельный вес инвалидов и слабосильных также был минимальным.

На общее физическое состояние заключённых оказывали влияние климатические условия и географическое расположение лагеря. Как отмечает О. П. Еланцева, при строительстве БАМа одним из условий отбора было хорошее физическое состояние заключенных, но на практике людей доставляли больными или ослабленными из-за того, что в местах формирования этапов, стремясь выполнить план и избавиться от лишних людей, эти требования нарушались. Кроме того, эшелоны находились на пути на восток до полутора месяцев при скудном питании и отсутствии всякой физической нагрузки<sup>1</sup>.

### ***Иностранные подданные***

Ещё одной категорией заключённых, содержание которой в Вяземлаге было ограничено, являлись иностранные подданные. Согласно приказу НКВД № 021 от 17 февраля 1936 г. в лагерь было запрещено отправлять эту группу, независимо от статей Уголовного кодекса, по которым они были осуждены. Приказ НКВД № 0122 от 13 февраля 1937 г. подтвердил это положение. Иностранные подданные находились в ГУЛАГе НКВД на особом учете. В центральном учётном аппарате главка на них была заведена особая картотека, в которой по состоянию на 1 марта 1940 г. значилось около четырёх тысяч человек<sup>2</sup>.

Незначительно количество иностранных подданных в Вяземлаге было в 1938 г.: на 1 января – 12 человек, на 1 июля – 46 человек. По состоянию на 1 сентября 1938 г. и 1 января 1941 г. эта группа заключённых в лагере не содержалась<sup>3</sup>. Таким образом, приведенные выше факты позволяют сделать вывод о том, что за единичными исключениями иностранные подданные в Вяземлаге не содержались, что соответствовало директивным предписаниям НКВД.

<sup>1</sup> Еланцева О.П. Кто и как стоил БАМ в 30-е годы // Отечественные архивы. 1992. № 5. С. 71–81; Она же. Строительство железных дорог на Востоке России в 1930-е годы. Характеристика рабочей силы и организационные аспекты ее использования // Rev. Etud. slaves. Paris. LXXI/1, 1999, p. 95.

<sup>2</sup> История сталинского Гулага. Т. 4. С. 80.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 163, 220; Д. 1160. Л. 1, 21 об; Ф. 9401. Оп. 1. Д. 21. Л. 87, 87 об; История сталинского Гулага. Т. 4. С. 70.



*На сооружении шоссе Москва – Минск. Вывоз грунта. 1936 г.*

### **По национальности**

В учётно-распределительном отделе ГУЛАГа НКВД производился подсчёт заключённых и в зависимости от национальной принадлежности. На всем протяжении существования Гулага большую часть лагерного населения страны составляли русские (более 60%). На втором и третьем местах стояли украинцы и белорусы, доля лишь этих национальностей превышала десяти- и пятипроцентный рубежи соответственно. В Таблице 2.14 приведены сведения о заключённых Вяземлага лишь тех национальностей, удельный вес которых в общей численности контингента превышал однопроцентный рубеж.

*Таблица 2.14*

#### **Заключённые Вяземлага по национальности, 1 октября 1937 г. (человек, %)**

	Русские	Украинцы	Белорусы	Тюрки	Узбеки	Киргизы	Всего
Человек	19 183	3 658	2 575	1 342	1 199	500	31 615
%	60,7	11,6	8,1	4,3	3,8	1,6	100
ГУЛАГ,%	66,8	15,7	5,0	2,1	2,8	0,26	100

*Сост. no: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 232–235; ГУЛАГ. 1918–1960. С. 412–415.*

Согласно сводным показателям по двадцати исправительно-трудовым лагерям НКВД на 1 октября 1937 г. две трети лагерного населения Гулага были русскими (66,8%), 15,7 % украинцами и 5,0% белорусами. В это же время среди заключённых Вяземлага удельный вес русских был незначительно меньше (60,7% от списочного состава). Доля украинцев в лагере была на треть меньше, чем в среднем в лагерях Гулага (11,6%), белорусов, наоборот, было в полтора раза больше (8,1% от списочного состава).

Однопроцентный рубеж в лагере превысили ещё только три национальности: тюрки (4,3%), узбеки (3,8%) и киргизы (1,6%). В среднем в двадцати исправительно-трудовых лагерях НКВД доля представители этих национальностей составляла 2,1, 2,8 и 0,26% соответственно. В относительных показателях цифры, конечно, незначительные, но в Вяземлаге из 31 тысячи заключённых содержалось около 1 400 тюрков, 1 200 узбеков, 500 киргизов, а также нескольких сотен других выходцев из Средней Азии (239 казахов, 112 таджиков, 104 туркмена и ряд других). На 1 октября 1937 года в Вяземлаге содержалось 500 киргизов из 1 200 всех, находящихся в то время в лагерях Гулага<sup>1</sup>. Из 14 900 заключённых, занаряженных на отправку в Вяземлаг в марте–апреле 1938 года, 3 900 человек (26%) были из Казахской, Узбекской, Татарской и Башкирской АССР<sup>2</sup>.

В лагере существовали так называемые «национальные» колонны.

Присуждение красных переходящих знамен штаба «Ц»: <...>

6. Лучшей национальной колонне.

*Из повестки расширенного заседания Центрального Штаба С и У.*

*За автомагистраль. № 32 (32). С. 1.*

Лекпом 7 колонны 7 отделения Макаровский уже 12 дней не был на трассе. Всех без исключения националов колонны, обращаются к нему за помощью, он называет симулянтами <...>

Звено тачечников Хадырь Ахмед Умерзак и Карабеков – выработало 271 процент дневного задания.

*За автомагистраль. № 30 (30). С. 2, 3.*

Относительно большой удельный вес содержащихся в Вяземлаге выходцев из Средней Азии можно объяснить тем обстоятельством, что лагерь располагался в густонаселенной части страны, что облегчало осуществление побегов и, главное, делало возможность скрыться. Выходцев из азиатского региона легко было отличить, прежде всего, по нехарактерной для европейской части страны внешности, многие из них плохо или совсем не владели русским языком.

В одном из рапортов на имя начальника ГУЛАГа от 13 февраля 1938 г. говорится о том, что большинство прибывших в Каргопольлаг из Узбек-

<sup>1</sup> ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 413.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1193. Л. 82.

ской СССР заключенных «одето в национальные узбекские халаты <...> разутых и раздетых нет»<sup>1</sup>. Вполне вероятно, что подобные этапы могли прибывать и в Вяземлаг. После прибытия, ввиду нехватки вещевого довольствия для всех прибывающих осужденных, эти заключённые первое время могли быть одеты в национальную одежду. Однако это было особенностью только первого этапа.

К 1 января 1941 г. в национальном составе заключённых Вяземлага произошёл ряд изменений. В Таблице 2.15 приведён удельный вес лишь тех национальностей, удельный вес которых в лагере или в ИТЛ НКВД в целом превышал однопроцентный рубеж.

Таблица 2.15

**Заключённые Вяземлага по национальности,  
1 января 1941 г. (человек, %)**

	Русские	Украинцы	Белорусы	Татары	Евреи	Немцы	Казахи	Узбеки
Человек	8 054	753	544	189	64	16	76	99
%	77,5	7,2	5,2	1,8	0,6	0,2	0,7	1,0
ГУЛАГ	60,5	12,9	3,6	1,9	2,1	1,3	1,3	1,6

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 41 об, 46, 46 об, 51.

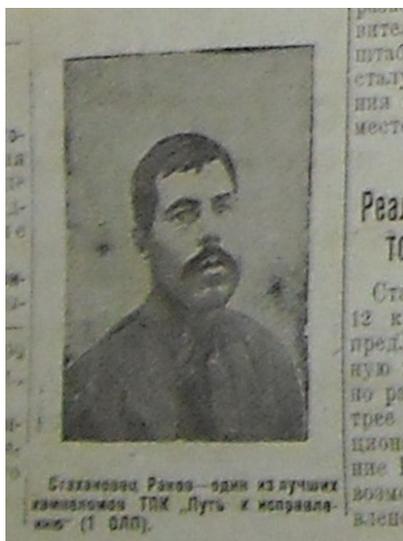
За три с небольшим года (с 1 октября 1937 по 1 января 1941 г.) в целом в исправительно-трудовых лагерях НКВД доля русских снизилась на пять процентов и стала составлять 60,5% от общего числа лагерного населения. В Вяземлаге за этот период удельный вес русских, наоборот, вырос. С 1 октября 1937 г. доля русских увеличилась почти на 17% и достигла уровня в 77,5% от списочного состава.

За рассматриваемый период удельный вес украинцев и белорусов в Вяземлаге незначительно уменьшился и стал составлять 7,2 и 5,2% соответственно. С одной стороны, этот процесс соответствовал общей тенденции по Гулагу: в целом в лагерях НКВД доля представителей этих национальностей также несколько сократилась по сравнению с октябрём 1937 г. С другой стороны, удельный вес украинцев, содержащихся в Вяземлаге (7,2%), был почти вдвое меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях (12,9%). Доля белорусов в лагере (5,2%) была также почти вдвое меньше средних по лагерям НКВД показателей (3,6%).

По сравнению с 1937 годом к 1 января 1941 г. в Вяземлаге на порядок сократилось число немцев (с 307 до 16 чел.), поляков (со 158 до 11 чел.), эстонцев (с 31 до 5 чел.), латышей (с 29 до 2 чел.), литовцев (с 17 до 3 чел.), финнов (с 13 до 2 чел.)<sup>2</sup>. Прочие национальности были представлены в соответствии со средними по исправительно-трудовым лагерям НКВД

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 22. Л. 29.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д.1160. Л. 41 об, 46, 46 об, 51.



*Стахановец Раков – один из лучших камнеломов 1 ОЛП*



*Камнелом-стахановец Е.А. Иванов. 4 ОЛП Вяземлага. 1936 г.*

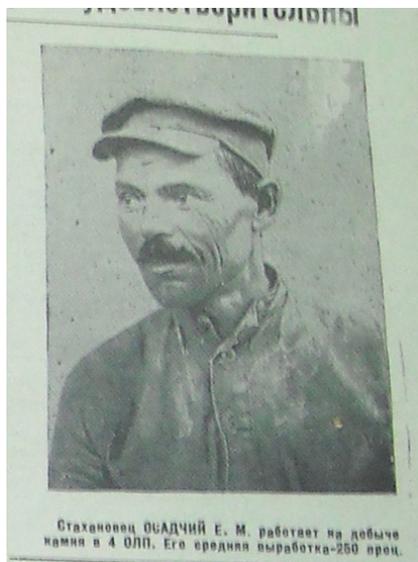
показателями. В целом, для лагерей системы Гулага, которые располагались в приграничных территориях, директивными распоряжениями НКВД устанавливались ограничения на содержание в них лиц определённых национальностей. В одном из этапных списков на отправку заключённых в Вяземлаг было примечание к документу: *«Поляков, немцев, японцев и китайцев не отправлять»*<sup>1</sup> (апрель 1938 г.).

\*\*\*

Рассмотренные выше динамика численности и особенности состава заключённых Вяземлага позволяют сделать ряд обобщающих выводов. С одной стороны, численность и состав контингента Вяземлага были детерминированы происходившими в стране социально-экономическими и политическими процессами, которые непосредственным образом затрагивали всю систему Гулага. С другой стороны, размер лагеря и состав контингента определялся поставленной перед ним экономической задачей: объёмом и видом работ, сроком их выполнения, степенью механизации, а также приоритетностью экономического объекта. Значительное влияние на установление ограничений на содержание в Вяземлаге определённых категорий заключённых оказал «подмосковный» статус лагеря.

В первом периоде производственной деятельности лагеря (1936 – середина 1939 г.), характеризовавшемся преобладанием ручного труда, большими объёмами работ, форсированными сроками их выполнения,

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82



*Камнелом-стахановец Е.М.Осадчий.  
4 ОЛП Вяземлага. 1936 г.*



*Камнелом-стахановец Мисирхан.  
Бригада Юдина 1 ОЛП Вяземлага. 1936 г.*

одновременностью работ на всем протяжении трассы, отмечалось максимальное число заключённых. В 1936 г. в лагере содержалось 56 тысяч человек, что составляло 6,7 % от общего числа лагерного населения.

Пополнение контингента Вяземлага шло из разных источников, однако основным ресурсом были этапированные из отделов мест заключения, а не из других исправительно-трудовых лагерей. После того, как в 1935 г. приказом НКВД было разрешено отправлять в лагеря осуждённых на сроки от двух до трёх лет включительно, эта категория заключённых использовалась для пополнения строительства автомагистрали подневольной рабочей силой. Среди пяти образованных за два с половиной года (с 1935 г. до второй половины 1937 г.) лагерей по числу заключённых Вяземлаг был самым большим, он был в четыре раза крупнее соседнего Калуглага. В 1937 г. размер лагеря значительно уменьшился. В январе и октябре этого года в нём содержалось чуть более тридцати тысяч человек. В 1938 г. наблюдался второй пик численности заключённых. Летом в Вяземлаге было около пятидесяти тысяч человек, к октябрю их число сократилось до сорока тысяч.

В 1936–1938 гг. Вяземлаг относился к числу крупных исправительно-трудовых лагерей, а сооружение автомагистрали Москва – Минск – к числу приоритетных гугаговскихстроек. При направлении в лагерь заключённых учитывались реальные потребности строительства в рабочей силе. Так, в 1936 г. в Вяземлаг за несколько месяцев смогли направить

ЕЛЕ  
не удо  
вара,  
было, су  
ны 193  
длина  
отрок  
в выде  
на 193  
перу-  
вред  
Ван  
в кон  
указан  
рис. 3  
вече

Приложение к № 28 газеты «За автомагистраль»

С КАЖДЫМ ДНЕМ РАСТУТ РЯДЫ ТРЕХСОТНИКОВ ТРАССЫ

# СТАХАНОВСКАЯ ДОСКА ПОЧЕТА

Сентябрь  
13  
1936 г.

1. ДОБИТОВИЧ	3 отделения	800	проц.	93. СОНОВ	3 ОЛП	544	проц.
2. СИБИРИДЕНКО	2 ОЛП	750	"	94. ПРОХИН	4 "	544	"
3. МЕЛОНОВ	2 отделения	437	"	95. КРАХМАЛ	2 отделения	540	"
4. АБДУЛДЖАНОВ	1 отделение	552	"	96. ВОЛОХОВ	3 "	540	"
5. ВУЛАНОВ	2 "	514	"	97. ТРЕБИШНИКОВ	4 "	520	"
6. КОШЕЛЕВ Л.	2 ОЛП	513	"	98. ТАКУЛОВ	4 "	514	"
7. САДКОВИЧ	1 отделение	519	"	99. КАРИМОВ	1 ОЛП	512	"
8. ПРУДЕНКОВ Коопзв. карьер	4 "	445	"	10. ИВОРОВСКИЙ	5 "	504	"
9. БОЯРСКИЙ	3 ОЛП	483	"	11. ИВАНОВ А.	3 "	512	"
10. КАРНИКОВИЧ	3 "	483	"	12. КОЗУБАЕВ	3 отделения	512	"
11. РОБИДСКИЙ	3 "	462	"	13. ПРАЗ	2 отделения	500	"
12. ПЛАЗИНИЧ	3 "	462	"	14. СОРОКИН	2 "	500	"
13. БАБАРАМОВ	3 "	462	"	15. ТОРГАШЕВ	2 "	500	"
14. ГУСЕНИ АЛЕВК	3 "	452	"	16. ФЕДОРОВ	4 "	500	"
15. ВЕЛМУХИН	2 "	445	"	17. БАВТАЛОВ	4 "	518	"
16. ИВОРОВСКИЙ	3 "	440	"	18. АЛЕКСАНДРОВ	8 "	506	"
17. ЛАГУНОВСКИЙ	3 "	440	"	19. БРИКОЛА	8 "	525	"
18. КИЛИ	4 отделения	437	"	20. ПЛАДЫХ	8 "	516	"
19. АЛЕВИН	3 ОЛП	430	"	21. ИЛИН	8 "	506	"
20. НАСЫРОВ	1 ОЛП	397	"	22. ПИДЮК	8 "	526	"
21. МИСРХАН	2 "	397	"	23. ГЛАДЫШКО	8 "	526	"
22. ВЕРЕНИ	4 отделения	394	"	24. КАМБАРОВ	1 ОЛП	525	"
23. КОШЕЛЕВ И.	2 ОЛП	394	"	25. ПЛЕШКОВ	2 отделения	522	"
24. КОШЕЛЕВ Г.	3 "	393	"	26. ПИДЮКИ	5 "	522	"
25. ИВАНОВ	5 "	392	"	27. ВЕТРОВ	4 "	520	"
26. ИВАНОВ	4 отделения	390	"	28. КОЛПАК	3 "	516	"
27. БОЛОВ	4 "	390	"	29. ТЕР-САДКОВ	3 "	515	"
28. ИВЕРСКО	4 "	389	"	30. ПЕТРОВ	2 "	515	"
29. МАМЕЛОВ	1 ОЛП	389	"	31. ЖУПОВ	1 ОЛП	512	"
30. АНДРЕЙЧИКИН	3 "	386	"	32. БУДЯКОВ	4 отделения	512	"
31. КУРИКОВ С.	3 "	386	"	33. ПЛАХОТНОВ Н.	7 "	511	"
32. КУРИКОВ К.	3 "	386	"	34. СТРЕБИШНИКОВ	4 "	510	"
33. ВОЧКА	8 отделения	380	"	35. БАЛАРАЕВ	3 "	510	"
34. БОБРОВ	4 "	380	"	36. РАХМАНШУЛОВ	3 "	510	"
35. ВОЛКОВ	8 ОЛП	376	"	37. ДЖАНАИЗ	3 "	510	"
36. ВЯКОВ	3 "	376	"	38. ПИГУЛИН	4 "	510	"
37. КОШЕВ	3 отделения	375	"	39. КОНСТАНТИНОВ	4 "	510	"
38. КОШЕВ	2 "	375	"	100. АЛЕКСЕЕВ Коопзв. карьер		510	"
39. СУЛЕЙМАНОВ	3 "	375	"	101. СОКОЛОВ	"	510	"
40. ВАДРЕТДИНОВ	3 "	375	"	102. ВИНУГРАДОВ	"	510	"
41. ПИТЧИК	3 "	364	"	103. ВОРУХА	"	510	"
42. ДИВЕРСИМЕТ	3 "	364	"	104. УРЕВИЧ	"	510	"
43. СЕРИЧЕНКО	3 "	364	"	105. ЕМЕЛЬНОВ	"	510	"
44. РАЗГУЛА-ОГЛЫ	2 "	364	"	106. ТУМЕНКО	6 отделения	509	"
45. ТЮРИН Коопзв. карьер		361	"	107. ФОМИНИН	4 ОЛП	509	"
46. ЛУКИН	8 "	361	"	108. ОСАДНИИ	4 "	509	"
47. ПЕРИШЕВ	"	361	"	109. ПРОКОФЬЕВ	4 "	509	"
48. РИВИН	"	361	"	110. МАМАДАШЕВ	3 отделения	509	"
49. ПАРИВ	"	361	"	111. КУДЯМОВ	"	500	"
50. СЕВИН	"	361	"	112. НАВРУЗОВ	8 "	507	"
51. КИФЕР	"	361	"	113. НАГАЕВ	3 "	504	"
52. МАМЕЛОВ	1 ОЛП	355	"	114. МАМЕД-АЛИЕВ Коопзв. карьер		504	"
53. ПИРОВ	4 отделения	352	"	115. РУСТАМОВ	"	504	"
54. РИХТАЕВ	4 "	352	"	116. МУСАЕВ	1 "	504	"
55. НАЗАРОВ	4 "	352	"	117. ФИН	1 отделение	501	"
56. ЖИЛИН	1 отделение	350	"	118. КРАСНОСЛОБОДЦЕВ	1 "	500	"
57. ДОСГИИ	1 "	350	"	119. ВЯКОВ	3 "	500	"
58. ТРЕТЬЯКОВ	1 "	350	"	120. САВЧЕНКО	2 "	500	"
59. АБРАМОВИЧ	4 ОЛП	350	"	121. КРИН	2 "	500	"
60. НЕФЕЛОВ	1 ОЛП	350	"	122. ЧЕРНОВ	3 "	500	"
61. САМСОНОВ	4 отделения	339	"	123. ВОЛНЕРСКИЙ	4 "	500	"
62. ИКРАМОВ	4 "	350	"				

Отв. редактор Р. И. ЦАТОВ.

Телеграфный Выходной НЕРД, вышка № 507. Тираж 4100 экз.

Стахановская доска почета. Приложение к газете «За автомагистраль» № 28 (28) от 14 сентября 1936 г.

большое число заключённых несмотря на то, что в это время общая численность лагерного населения переживала спад. В это время в стране не проводилось никаких репрессивных акций, направленных на пополнение лагеря подневольной рабочей силой, комплектование контингента велось за счёт «внутренних» ресурсов Гулага (контингента контрагентских колоний и осужденных на сроки от двух до трёх лет, направляемых из отделов мест заключения).

И наоборот, в 1938 г., когда в Гулаг хлынул поток осуждённых в период Большого террора, Вяземлаг не «разбух» от излишков заключённых. Размер лагеря, в основном, соответствовал производственным планам.

В 1939 г. плановым отделом ГУЛАГа НКВД была зафиксирована острая нехватка трудоспособных заключённых для обеспечения ею всех лагерныхстроек по предоставленным лимитам. В это же время по причине того, что устройство гравийного шоссе подходило к завершению, строительство магистрали Москва – Минск отошло на уровень второстепенныхстроек. Вследствие этого Вяземлаг стал комплектоваться по остаточному принципу. Это сказалось не только на численности, но и на составе заключённых. Несмотря на то, что первоначальным планом была определена среднегодовая потребность в подневольной рабочей силе в 24 тысячи человек, скорректированный план сократил его в полтора раза – до 15 тысяч человек. Всю весну шло уменьшение размеров лагеря, фактическая среднегодовая численность заключённых составляла лишь 13 тысяч человек.

В 1940 г. вследствие изменения вида, масштабов и принципа организации основных работ размер лагеря значительно сократился. Численность заключённых составляла менее десяти тысяч человек, что относительно общей численности населения исправительно-трудовых лагерей составляло менее одного процента. Особенностью второй половины 1940 г. было то, что лагерь использовался для разгрузки тюрем Москвы и БССР от осуждённых по Указам Президиума Верховного Совета СССР от 26 июля и 10 августа этого же года. В данном случае верх снова одержала пенитенциарная составляющая: лагерь понес большие убытки вследствие содержания этой группы осуждённых, для которых не было необходимого для самокупаемости фронта работ.



*Один из лучших стахановцев 4 ОЛП – Я.Л. Горбунов, работающий на добыче камня, в среднем выполняет 250 проц. дневного задания*

В Гулаге в 1930-е гг. существовал дифференцированный подход к размещению различных категорий заключённых. Как констатировалось в докладе заместителя начальника ГУЛАГа НКВД А.П. Лепилова, *«разнородный состав заключенных по степени их социальной опасности, возрасту и другим признакам требовал особого подхода к вопросам территориального распределения заключенных и их размещения в разных лагерях и колониях»*<sup>1</sup>. Такой принцип был установлен особыми правилами НКВД СССР, которые должны были обеспечивать *«государственно-целесообразную дислокацию заключенных»*<sup>2</sup>.

Состав контингента заключённых Вяземлага определялся рядом причин, среди которых основополагающими были две – географическое расположение и производственная необходимость. Почти сразу же после образования Вяземлага был издан специальный приказ НКВД, установивший ограничения на этапирование в него определённых категорий осуждённых (приказ НКВД № 021 от 17 февраля 1936 г.). Основную группу, которая не подлежала содержанию в Вяземлаге, составляли осуждённые за государственные преступления: контрреволюционные (ст. 58 УК) и особо опасные против порядка Управления (ст. 59 УК). Главное отличие этих преступлений от прочих заключалось в том, что для них верхним пределом наказания была установлена высшая мера. Этим приказом было запрещено отправлять в Вяземлаг осуждённых по большинству пунктов ст. 58 УК (измена родине, шпионаж, террор, диверсия и ряд других) и ст. 59 (бандитизм, квалифицированная контрабанда, нелегальный переход границы). Кроме того, было запрещено содержание в лагере иностранных подданных, независимо от статей УК, по которым они были осуждены. Приказ НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. подтвердил эти ограничения.

Ограничения на содержание в Вяземлаге заключённых, осуждённых за государственные преступления, были обусловлены расположением лагеря в густонаселенной Центрально-Европейской части страны в непосредственной близости от Москвы. Часть подразделений лагеря располагалась непосредственно в черте столицы. Анализ фактической численности лагконтингента Вяземлага с учётом статей обвинения подтверждает, что эти ограничения соблюдались на практике на всём протяжении существования лагеря, причем соблюдались даже в условиях массовых политических репрессий 1937–1938 гг. В лагере доля осуждённых за контрреволюционные преступления составляла, как правило, менее 2% от списочного состава, в то время как в Гулаге в период Большого террора она достигала уровня в 34%. Единственный максимум этой группы заключённых был зафиксирован 1 января 1938 г. (4,2%), но даже это было в четыре раза меньше средних показателей по лагерям НКВД. Осуждённых по ст. 59 УК в лагере были единицы.

<sup>1</sup> История сталинского Гулага. Т. 4. С. 80.

<sup>2</sup> История сталинского Гулага. Т. 4. С. 80.

Значительные расхождения со средними по лагерям НКВД показателями отмечались в группе осуждённых по политическим мотивам. Так, в 1938 г. в Вяземлаге «политических» (ст. 58 УК, социально-опасные и социально-вредные элементы, нэпманы, осуждённые по указу от 7 августа 1932 г.) было около одной четвертой от списочного состава лагеря, в целом в Гулаге – около 60% общего числа лагерного населения. Через три года, к 1 января 1941 г., число осуждённых по политическим мотивам в лагерях НКВД сократилось до 40 %, в Вяземлаге оно составляло лишь около 6 % от общей численности заключённых.

Основную массу заключённых Вяземлага составляли осуждённые за так называемые «прочие» преступления: бытовые, должностные, имущественные, против личности. Суммарный удельный вес их доходил до 93–94 %, намного превышая средние показатели по Гулагу.

Статьи осуждения оказывали прямое влияние на общие сроки заключения. Если в целом в лагерях НКВД на 1 января 1938 г. сроки заключения менее трёх лет имела только одна четвертая от общего числа заключённых (25%), то в Вяземлаге – более половины контингента (52%). По состоянию на 1 января 1941 г. в целом в Гулаге доля этой группы заключённых увеличилась до 29%, в лагере она составляла уже две трети от списочного состава (65%).

Расположение лагеря в густонаселенной Центрально-Европейской части СССР и растянутость подразделений на 700 км давали возможность лагерникам в случае удачного побега легко скрыться. За первые три года из лагеря бежало около 7 тыс.чел.<sup>1</sup> В целях предотвращения побегов при отправке в Вяземлаг предпочтение отдавалось заключённым, имевшим небольшие остаточные сроки заключения. Остаточные сроки заключения менее одного года в лагере имело более половины заключённых (53%), тогда как в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД их было около одной четверти (25%). Этой причиной можно объяснить и большое число выходцев из Средней Азии, отмечавшееся на первом этапе строительства.

На состав заключённых Вяземлага непосредственное влияние оказала производственная необходимость выполнения колоссальных объемов ручных работ в крайне сжатые сроки. При составлении этапных нарядов преимущество было отдано физически крепким мужчинам работоспособного возраста. Женщин, лиц до 18 лет, слабосильных, инвалидов и больных отправлять в Вяземлаг было запрещено. Анализ фактических данных подтверждает, что численность заключённых этих категорий в лагере была минимальной. Женщин в Вяземлаге было, как правило, менее 2 % от списочного состава, что было в 3–4 раза меньше, чем в среднем в лагерях НКВД (6–8 %). Несовершеннолетних и инвалидов в лагере были единицы. Единственным исключением стал 1939 г., характе-

---

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3382. Л. 24.

ризовавшийся нехваткой работоспособных заключённых в Гулаге. В этом году было зафиксировано нехарактерное для лагеря большое число женщин, слабосильных и инвалидов. Удельный вес женщин в Вяземлаге (6,5 %) приблизился к средним показателям по ИТЛ НКВД.

Установленные для лагеря ограничения на отправку заключённых не нарушались даже в условиях репрессивных акций 1937–1938 гг. Лишь в середине 1938 г. отмечалось появление в лагере тех групп, которые отправлять было запрещено (несовершеннолетних, инвалидов, иноподанных). Объяснялось это неразберихой в Гулаге, в который поступило большое число осуждённых в период Большого террора. Уже через полгода и в дальнейшем эти группы заключённых в лагере не содержались.

Состав заключённых Вяземлага с учётом возраста в целом соответствовал средним по лагерям НКВД показателям. Возраст гулаговское руководство рассматривало как фактор, определяющий возможность максимального трудового использования лагерных контингентов. Удельный вес заключённых в возрасте от 20 до 50 лет, содержащихся в Вяземлаге, в сумме достигал уровня в 93 %, в то время как в лагерях НКВД был несколько меньше (75–85 %). В лагере содержалось минимальное число лиц в возрасте до 18 и старше 70 лет.

Необходимость проведения значительных объемов работ, связанных с большими физическими нагрузками, определила то обстоятельство, что в лагере доля заключённых, относившихся к группе годных к тяжёлому физическому труду и физическому труду средней тяжести доходила до 92–93 % от списочного состава, значительно превышая средние показатели по исправительно-трудовым лагерям НКВД (около 60 %).

#### НОВЫЙ ПУТЬ

Нет сил описать пережитое прошлое. Отец мой погиб во время гражданской войны. Умерла мать. В 12 лет я стал шататься по базарам, начал «самостоятельно» жить.

Через два года – первая судимость. Колония малолетних. Там сумели мне дать знания за 7 групп. К учебе у меня были большие способности. Но выйдя из колонии и встретившись со старыми товарищами, я опять взялся за прежнее.

С этого момента я с головой ушел в воровскую жизнь. Притоны, карты, вино, – казалось, больше ничего и не надо.

Одна судимость сменяла другую, один лагерь – другой. Колыма, бухта Ногаево, Осин-строй, Рыбинск и ряд колоний, – я побывал всюду.

Наконец, прибываю в Вяземлаг, в 8 колонну 4 отделения. И думаю, что же делать? Когда же кончатся мои скитания по лагерям? Закрадывается мысль о жизни <...> Воспитатель Шубин умело подошел ко мне. Рассказал о жизни честной, счастливой.

Стал я ходить на работу, но мысль была одна: убежать. Вдруг план побега срывается. Вызывают меня в контору, спрашивают:

– Пойдешь на курсы учиться?

Не верилось мне.

– Еду! – ответил я, подумав. Ребята, с которыми раньше вместе воровал, на меня закричали:

– Ушел от нас, матрос? – Матрос – это моя кличка. Отправили меня в отделение одного, без конвоя. На пути я думаю: «Как же бежать? Мне доверили свободу, послали в Вязьму без конвоя?» Обидно стало, заплакал.

Из отделения направляют меня без конвоя поездом в Вязьму. Еду в вагоне, вижу как люди живут, рассказывают о радостной, счастливой жизни. Мне стало стыдно слушать эти разговоры. Почему же я не могу так жить? Нет, я тоже могу так жить! Надоело все – хочу работать и дальше учиться. Хочу жить по-человечески!

Живя в общежитии на центральной улице Вязьмы, я не сделал ни одного проступка. По окончании курсов меня премировали. С тех пор твердо решил я помочь своим товарищам по «старой жизни» – помочь им стать на ноги, стать честными людьми нашей социалистической Родины.

Я взялся за работу и стал воспитателем 17 колонны 4 отделения.

**Кондратюк**

*За автомагистраль. № 57(57). С. 2.*

#### «ВЕСЕЛЬЧАК»

Иванов 25 ноября выпил и «развеселился». И так как ему показалось мало выпитого, он пошел в ларек занять денег. Ему отказали. Иванов стукнул кулаком по столу.

– Я приказываю!

Не подействовало. Только посмеялись над сильно выпитым делопроизводителем ОАЧ.

– Меня начальник послал за деньгами! Эти деньги он требует! – выдумал Иванов.

Не получив ответа, он попытался выманить деньги в столовой. Но и здесь не добился ничего. Тогда он пригрозил:

– Подождите, попомните меня!

Общественность ждет наказания Иванова и отправки его на общие работы.

8 отделение

*За автомагистраль. № ?? декабря 1936 г. С. 4.*

#### В РОЛИ ТРИШКИ

Начальник 2 колонны получил разрешение отправить из колонны отказчиков, промотавших свое обмундирование и валявшихся на нарах без дела.

Перед отправкой он не нашел ничего лучшего, как раздеть стахановцев и отдать их одежду отказчикам.

Что же получилось? Злостных отказчиков отправили в одежду стахановцев. Место же отказчиков на нарах заняли стахановцы, которые не могут выйти на работу, из-за недостатка одежды.

Получилось совсем как в басне Крылова – «Тришкин кафтан». Одну прореху ликвидировали, другую создали. Видимо по ночам Кирееву снятся лавры крыловского Тришки.

8 отделение

*За автомагистраль. № ?? декабря 1936 г. С. 4.*

## ПО ВИНЕ РУКОВОДСТВА

Два дня во всех колоннах б отделения велась беседа о дне ударника, назначенном на 16 мая. Принимались обязательства, заключались договора по соревнованию, трассоармейцы живо и активно готовились ко дню ударника.

Уполномоченные Штаба С и У «О» разъезжали по колоннам, проверяя готовность трассоармейцев ко дню ударника. Произносились пламенные речи, выносились резолюции, торжественные декларации и т.д. и т.п.

Настало 16 мая – день ударника.

На комендантском участке в 6 часов утра, вопреки всем постановлениям, было тихо, тихо. Лагерь спал.

Расположившись на столе, переливчато похрапывал ответственный дежурный по отделению тов. **Иванов**. В 6 часов 30 минут в лагере появился комендант т. **Мишин**. Начался подъем. Лагерь ожил; т. **Мишин** начал подсчитывать «армию».

В 7 часов выяснилось, что лопат всего 120, а надо их – 200 штук. Немного позднее узнали, что автомашины наряжены не на земляные работы, а на перевозку камня и хозработы.

Затем пришло известие, что распоряжением главного инженера [отделения] тов. **Ерохина** работники УРЧ, Финчасти и ПТЧ от работ на трассе освобождены и будут работать по месту своей основной работы.

В 9 часов на комендантском участке кончился развод, последней вышла женская бригада. В 9 часов выехал на трассу главный инженер тов. **Ерохин**. Колеса автомобиля быстро считали километры.

11 колонна (технорук Коваленко) – вследствие того, что не была произведена разбивка трассы, трассоармейцы на земляных работах не работали. Из 18 лошадей – 13 простаивали, так как Коваленко «забыл» своевременно получить грабарки и сбрую.

12 колонна – катальных досок не хватило, рабочее место подготовлено не было. Простой рабсилы налицо. Часть трассоармейцев переключена на трамбовку трассы.

13 и 14 колонны работали хорошо: видна хорошая подготовка.

15 колонна – у бригадиров не было на руках нарядов на работу. Наряды были выписаны, но их «забыли» передать бригадирам <...>

В 14 механизированной колонне – трактористы и беккеристы, работая с 3-х часов утра, не получили завтрака и ни Начальник колонны, ни уполномоченный Штаба С и У не побеспокоились о том, чтобы накормить людей.

10 мехлопат на колонне простаивают, вследствие отсутствия беккеристов, но беккеристы есть и их надо только перевести из других колонн, этим, однако, никто не занимается.

На грейдере работает в/н грейдерист, с работой совершенно не знаком, его учат. Становится непонятно, почему не научить работе на грейдере кого-нибудь из трассоармейцев, желающих получить квалификацию? <...>

По большинству колонн не все люди были выведены на земляные работы. Например, в 20 колонне – 2 человека поехали за соломой для матрасов, в 11 колонне – писали таблички и 2 человека полдня ждали геодезиста.

По разнарядке, которую составил главный инженер [отделения] т. **Ерохин** в день ударника должно было бы быть произведено земляных работ около 20.000 кубометров. Трассоармейцы были готовы дать эти кубометры, но вследствие скверной технической подготовки, плохого трудиспользования, недообеспеченности рабочим инвентарем и инструментом, плохого технического руководства результаты получились неважные, 18.700 куб. дал ударник в 6 отделении.

**Надо считать, что по вине руководства ударник сорван.** И это во второй раз <...>

*За автомагистраль. № 3(3) от мая 1936 г. С. 3.*

## Глава III. ПРИНУДИТЕЛЬНЫЙ ТРУД В ВЯЗЕМЛАГЕ

В третьей главе мы рассмотрим общие вопросы экономики принудительного труда: как был организован труд заключённых на строительстве автомагистрали, насколько он был производителен и эффективен, какие применялись методы стимулирования и почему в Вяземлаге чаще применялась политика не «кнута», но «пряника».

### 3.1. Организация труда заключенных

#### *Сталинский вариант экономики принудительного труда*

Теоретические и практические основы советской лагерной системы, главную и неотъемлемую часть которой составлял Гулаг, были заложены в первые послереволюционные годы. В июле 1918 г. Центральный карательный отдел Народного комиссариата юстиции (ЦКО НКЮ) опубликовал временную инструкцию, в которой были заложены два основных принципа новой пенитенциарной политики государства: самокупаемость (доходы от труда заключённых должны покрывать расходы правительства на их содержание) и полное перевоспитание заключённых<sup>1</sup>. В апреле 1919 г. декретом ВЦИК был введен особый вид мест заключения – лагеря принудительных работ.

В период гражданской войны и нэпа сделать лагеря и колонии самокупаемыми не удалось. Предприятия главного управления мест заключения (ГУМЗ) в условиях нэпа были неконкурентоспособными: они не имели твердого рынка сбыта, качество изделий было низким, а издержки производства непоправимо большими. Отправка заключённых на внешние работы в условиях царившей в стране безработицы была более чем проблематичной<sup>2</sup>.

Ситуацию изменила начавшаяся в стране индустриализация. 11 июля 1929 г. СНК СССР принял постановление, на многие десятилетия вперед определившее развитие мест заключения в стране. В целях колонизации отдаленных районов и эксплуатации их природных богатств было предписано создать сеть исправительно-трудовых лагерей ОГПУ. С этого времени в советской истории ведется отсчёт начала массового использования принудительного труда.

Согласно ст. 2 Исправительно-трудового кодекса РСФСР исправительно-трудовая политика пролетариата преследовала две цели:

---

<sup>1</sup> Джекобсон М., Смирнов М.Б. Система мест заключения в РСФСР и СССР. 1917–1930 / Система ИТЛ: Справочник. С. 11; Иванова Г.И. Указ. соч. С. 127, 128; Детков М.Г. С. 108–111.

<sup>2</sup> Джекобсон М., Смирнов М.Б. Указ. соч. С.14, 17; Хейсин М.Д., Нестеров Н.В. Указ. соч. С. 16–17.

а) ставить осужденных в условия, преграждающие им возможность совершения действий, наносящих ущерб существующему строительству;

б) переводить и приспособлять их к условиям трудового общежития путем направления их труда на общеполезные цели и

организации этого труда на началах постепенного приближения труда принудительного к труду добровольному на основе соцсоревнования и ударничества<sup>1</sup>.

Как говорилось в выступлении начальника ГУЛАГа В.Г. Наседкина, основные задачи ГУЛАГа сводились к содержанию в изоляции от общества лиц, осужденных за самые различные преступления, при одновременном оперативно-чекистском их обслуживании в целях пресечения антисоветских проявлений и трудовому использованию содержащихся в лагерях и колониях заключенных и перевоспитанию их на основе высокопроизводительного и общественно-полезного труда<sup>2</sup>. Стандартное соединение лишения свободы с «исправительным» трудом превратило исправительно-трудовые лагеря и колонии в места массового использования принудительного труда.

На рубеже 1920–1930-х гг. возникла принципиально новая система экономики принудительного труда (так называемый сталинский вариант) как следствие политики индустриального скачка, насильственной коллективизации и сопровождавших их массовых репрессий. Беспощадная эксплуатация заключенных на тяжелых физических работах (преимущественно в строительстве, горнодобывающей промышленности и на лесозаготовках) составляла суть сталинского варианта экономики принудительного труда<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Постановление ВЦИК и СНК РСФСР об утверждении Исправительно-трудового кодекса РСФСР. 1 августа 1933 г. / ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 73.

<sup>2</sup> Лекция начальника ГУЛАГа В.Г. Наседкина, предназначенная для слушателей Высшей школы НКВД СССР. 5 октября 1945 г. / Там же. С. 299.

<sup>3</sup> О.В. Хлевнюк. Экономика ОГПУ – НКВД – МВД СССР в 1930–1953 гг.: масштабы, структура, тенденции развития / ГУЛАГ: Экономика ... С. 67.



*На строительстве автомагистрали  
Москва – Минск.*

## **Трудовое использование заключённых Вяземлага**

В середине 1930-х гг. для контингентов исправительно-трудовых лагерей НКВД была введена система учёта по признаку их трудового использования (приказ начальника ГУЛАГа НКВД М.Д. Бермана № 664871 от 11 марта 1935 г.)<sup>1</sup>. Согласно ей, все заключённые разбивались на четыре группы: «А», «Б», «В» и «Г». К группе «А» относился трудовой контингент, который выполнял основные производственные задачи. Группу «Б» составляли заключённые, занятые работами внутри лагеря: административно-управленческий и обслуживающий персонал, а также воензированной охрана. Неработающие заключённые также делились на две категории. Группа «В» включала в себя тех, кто не работал по причине болезни (неработающие инвалиды, больные в стационарах, временно освобождённые от работы по болезни на срок не более трех дней, неработающие слабосильные и выздоравливающие). Все остальные были объединены в группу «Г», которая была весьма неоднородной по своему составу. В неё входили находившиеся на этапе или медицинском карантине, неработавшие по причине внутрилагерных перебросок или из-за непредоставления работы со стороны лагерной администрации, а также находившиеся в штрафных изоляторах или карцерах.

В Вяземлаге удельный вес заключённых, которых предусматривалось использовать непосредственно на производстве (группа «А»), был установлен выше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД. Так, в 1937 г. лимит группы «А» для Вяземлага был определён в 81% от списочного числа, тогда как в среднем в лагерях Гулага он равнялся 76% (средние данные по девятнадцати лагерям). Необходимо отметить, что для Калуглага в этом году лимит группы «А» был также определен в 81%.

Фактический процент выхода заключённых на работу в Вяземлаге известен только за декабрь 1937 г. (69,2% от списочного числа) и январь 1938 года (76,2%). В среднем по девятнадцати лагерям НКВД этот показатель был заметно ниже: в декабре 1937 г. – 64,3% от общего числа лагерного населения, в январе следующего года – 62,5%<sup>2</sup>. Разница составляла почти 5 и 14% соответственно. Необходимо обратить внимание на то, что для Вяземлага показатели зимних месяцев не являлись характерными, так как в это время заключённые работали на добыче и заготовке строительных материалов, а не на основных работах. Для сравнения: в Норильлаге и Волголаге – лагерях, ориентированных на максимально эффективную производственную деятельность, в среднем за 1937 г. фактический размер группы «А» составлял 75,0 и 80,5% соответственно<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Кокурин А.И., Петров Н.В., Моруков Ю. Указ. соч. С. 116–117; Петров Н.В. История империи ГУЛАГ.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 1.

<sup>3</sup> Бородкин Л.И., Эртс С. Указ. соч. С. 209; ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2930. Л. 28.

Абсолютные и относительные показатели фактического трудового использования заключённых Вяземлага в 1938 г., а также средние сведения по исправительно-трудовым лагерям НКВД приведены в Таблице 1.

Таблица 1

**Заключённые Вяземлага по группам трудового использования, 1938 г. (чел., %)**

	Группы						
	«А»	«Б»	«В»	«Г»	в том числе		
					отказ	разде- тые	не наря- жено
Вяземлаг:	28 551	4 438	1 247	1 744	394	64	-
человек %	79,4	12,3	3,4	4,9	1,1	0,2	-
ГУЛАГ, %	71,9	10,1	9,1	8,9	1,2	1,1	1,1

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 81, 82, 83.

Как видно из приведённых в таблице данных, в среднем за 1938 г. численность занятых на производстве заключённых (группа «А») в Вяземлаге составляла почти 80% от списочного состава, в то время как в среднем в исправительно-трудовых лагерях НКВД она находилась на уровне всего в 72%. Размер группы «А» довольно сильно варьировал между отдельными лагерями, причем разница была значительной даже в числе тех ИТЛ, которые занимались капитальным строительством. Так, в 1938 году в Норильлаге фактическое наличие заключённых группы «А» составляло 82,2% от списочного состава, в Беломорско-Балтийском лагере – 74,1%<sup>1</sup>.

В 1938 г. в лагерной обслуге (группа «Б») в Вяземлаге было занято 12,3% от списочного числа, в целом в лагерях НКВД – 10,1%. В одном из опубликованных документов, содержащем данные о трудовом использовании заключённых в лагерях НКВД за май 1938 г., говорится, что «при нормальном среднем проценте обслуги <...> в 9,8%» в отдельных лагерях зафиксировано превышении лимита группы «Б»: в Норильлаге – 12,8%, Сиблага – 11,9% и некоторых других<sup>2</sup>. Доля неработавших заключённых (сумма групп «В» и «Г») в лагере была вдвое меньше, чем в целом в лагерях НКВД (8,3 и 18,0% соответственно).

Данные бухгалтерских отчётов Вяземлага и строительства шоссе Москва – Минск за 1939 и 1940 гг. о плановой потребности и фактическом наличии лагерников основных групп трудового использования приведены в Таблице 2.

<sup>1</sup> Бородкин Л.И., Эртс С. Указ. соч. С. 209; ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 81.

<sup>2</sup> Объяснительная записка начальника ГУЛАГ И.И. Плинера к сводке о трудовом использовании заключённых в лагерях НКВД за май 1938 года. Июнь 1938 г. / История сталинского Гулага. Т. 3. С. 144.

**Заключённые Вяземлага по принадлежности к трудовой группе,  
1939 и 1940 гг. (%)**

Группы трудового использования	1939 г.		1940 г.	
	план	факт	план	факт
«А»	83,0	79,3	85,0	85,7
«Б»	10,0	10,0	9,0	6,3
«В»	3,0	4,2	3,3	2,3
«Г»	4,0	6,5	2,7	5,7

*Сост. по:* ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 12; Д. 51. Л. 21.

1939 год для Гулага стал периодом поиска путей повышения эффективности производственной деятельности лагерных строек. В Вяземлаге на этот год было запланировано увеличение группы «А» до 83% от списочного состава, достижение чего предполагалось за счет сокращения лагерной obsługi (группа «Б»). Фактическая численность заключённых, работавших на производстве, увеличилась с 76,5% в первом полугодии до 83,6% во втором. Среднегодовой фактический размер группы «А» в Вяземлаге в 1939 г. составлял около 80,0% от списочного состава. Фактическая численность лагерной obsługi в первом полугодии составляла 11,9% от общего числа заключённых, во втором – сократилась до 7,0% (среднее арифметическое их равно 9,5%, что, по-видимому, было округлено до приведенных в документе 10,0%).

Согласно бухгалтерскому отчету Вяземлага в 1940 г. лимит группы «А» на строительстве автомагистрали был установлен в 85,0% от среднегодовой численности лагерников. Фактический вывод на работу составлял 80,7% от списочного числа в первом квартале, 87,2 во втором, 89,3 в третьем и 84,3 в четвертом. Таким образом, средний за 1940 г. удельный вес заключённых, занятых на производстве, составлял 85,7%. В расшифровке этих показателей излишек группы «А» объяснялся избыточным количеством лагерников, необходимости в которых на производстве не было, но вывод которых на работу в силу ряда причин был обязателен. Для сравнения: в Беломорско-Балтийском лагере доля работавших на производстве была меньше, чем в Вяземлаге, и составляла: 77,1% в 1939 г. и 74,5% в 1940 г.<sup>1</sup>

\*\*\*

В 1937–1940 гг. лимит заключённых группы «А» для Вяземлага был установлен выше, чем в среднем для лагерей НКВД. Эта практика была

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1155. Л. 13–16.



*На сооружении шоссе Москва – Минск*

характерной для ИТЛ, занимавшихся строительством важных народно-хозяйственных объектов. Фактическое использование лагерников на производстве в Вяземлаге было ниже запланированного, но в то же время оно было выше средних по лагерям НКВД показателей. Среди практических мер по повышению удельного веса заключённых, занятых на производстве, можно отметить применявшуюся с начала 1939 г. практику по сокращению числа лагерной obsługi и привлечение этих работников на основном производстве.

### ***Неработавшие заключённые***

В Вяземлаге доля неработавших заключённых (сумма групп «В» и «Г») на протяжении 1938–1941 гг. стабильно повышалась. За четыре года их удельный вес увеличился почти вдвое: с 8,8% в 1938 г. до 15,5% в 1941 г.

Суммарный подсчёт не участвовавших в производственном процессе заключённых (группы «В» и «Г») характерен для «строительного» сектора. В материалах ГУЛАГа, наоборот, как правило встречается разделение неработавших на группы «В» (больные, инвалиды и слабосильные) и «Г» (этапированные, находившиеся под следствием или в изоляторах и т.п.).

Один из документов УРО ГУЛАГа НКВД содержит данные о фактическом размере группы «В» как в отдельных лагерях, так и Гулаге в целом за 1936–1941 гг. В отдельные годы лагеря сгруппированы по видам деятельности (лесные, строительные, сельскохозяйственные и т.п.) или по принадлежности производственных управлений различным главам

(ГУЛЖДС, ГУЛЛП и другим), в этом случае учётно-распределительным отделом были выведены средние по группе лагерей или главку показатели (Таблица 3).

Таблица 3

**Заключённые группы «В» в Вяземлаге и в ИТЛ НКВД,  
1936–1941 гг. (%)**

	Годы					
	1936	1937	1938	1939	1940	1941
Вяземлаг	2,6	3,3	3,0	-	3,04	5,16
В группе	-	-	4,3	-	5,63	-
ГУЛАГ	4,6	4,6	5,2	-	5,81	7,52

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 81, 82; Д. 1155. Л. 13; Д. 2783. Л. 6, 48, 49.

Как видно из таблицы, в 1936 г. к группе «В» в Вяземлаге относилось 2,6% от списочного числа заключённых, в целом по шестнадцати лагерям НКВД – почти в два раза больше (4,6 %).

В 1938 г. к группе «В» в Вяземлаге относилось 3,0% от списочного числа лагерников. В группе строительных лагерей, в число которых был включён Вяземлаг, этот показатель был в полтора раза больше и составлял 4,3%, в среднем в лагерях НКВД он доходил до 5,2% от численности лагерного населения. Согласно данным бухгалтерских отчетов лагеря в 1938 г. временно неработавших по причине болезни или инвалидности в Вяземлаге (3,4%) было почти в три раза меньше, чем в среднем в лагерях Гулага (9,1%).

В 1940 г. в лагере группа «В» (без инвалидов) составляла около 3% от списочного числа заключённых. В группе ИТЛ, управления строительства которых подчинялись Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС), в число которых входил и Вяземлаг, – почти в два раза больше (5,6%), также как и в среднем в лагерях НКВД (5,8%).

В январе 1941 г. в Вяземлаге размер группы «В» доходил до 5,16% от списочного состава, в среднем в лагерях НКВД он был в полтора раза больше и составлял 7,52%. Согласно пояснительной записке к бухгалтерскому отчёту строительства автомагистрали, размер группы «В» в первом квартале 1941 г. равнялся 3,6% от списочного состава (354 чел.) и 2,9% во втором (309 чел.). В их числе большую часть составляли освобожденные от работы амбулаторные больные (198 чел. в первом квартале и 192 чел. во втором), а также стационарные больные (128 и 108 чел. соответственно). Слабосильных было 20 и 9 человек, активированных инвалидов – 20 человек в январе, в последующие пять месяцев – не было<sup>1</sup>. Для сравнения:

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1161. Л. 67 об, 68.



*На строительстве автомагистрали Москва – Минск*

в Норильлаге к группе «В» относилось 4,3% заключённых в 1936 г., 6,7% в 1937 г., 3,8% в 1938 г. и 6,8% в 1941 г.<sup>1</sup>

Доля группы «Г» в 1938 г. в лагере была вдвое меньше средних по лагерям НКВД показателей (4,9 и 8,9% соответственно). Бухгалтерский отчет лагеря за 1940 г. зафиксировал, что фактическая численность группы «Г» составляла 5,7% от списочного числа. Сводные данные УРО ГУЛАГа за 1941 г. говорят о том, что группа «Г» равнялась 13,2% (1 301 чел.) в первом квартале и 12,6% (1 333 чел.) во втором<sup>2</sup>.

\*\*\*

Вяземлаге удельный вес заключённых, относившихся к группе «В» (слабосильные, больные, инвалиды) был значительно меньше, чем в целом в исправительно-трудовых лагерях НКВД. Заметим, что в лагерях, занимавшихся строительством важнейших народнохозяйственных объектов страны, отмечался более низкий процент заключённых группы «В», чем в целом в Гулаге. В Вяземлаге доля группы «В» была ниже, чем в группе лагерей, которые были заняты на сооружении капитальных экономических объектов.

### ***По сферам занятости (профессиональные группы)***

Рассмотрим структуру принудительного труда в Вяземлаге и на строительстве автомагистрали Москва – Минск, определяемую принадлежностью работавших к одной из профессиональных групп. Подробными данными, характеризующими структуру сфер занятости заключённых,

<sup>1</sup> Бородин Л.И., Эртс С. Указ. соч. С. 209.

<sup>2</sup> ГАРФ. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 21; Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 82; Д. 1155. Л. 13; Д. 1161. Л. 68.



*Карьерное подразделение Вяземлага*

мы располагаем лишь за 1939 г. С одной стороны, они, конечно, не раскрывают динамику за всё время существования лагеря, однако позволяют сделать ряд выводов. С одной стороны, профессиональная структура принудительного труда в этот период (четвертый год строительства) уже может характеризоваться как относительно устоявшаяся и соответствующая конкретным потребностям сооружения шоссе. С другой стороны, этот период характеризуется поиском путей повышения эффективности производственной деятельности (возросшей степенью механизации работ, массовым профессиональным обучением заключённых и целым рядом других мероприятий), к числу которых можно отнести и поиск оптимальной структуры профессиональной занятости лагерников.

Деление заключённых на рабочих, служащих, инженерно-технических работников, младший обслуживающий персонал и учеников, практиковавшееся в учётно-распределительном отделе ГУЛАГа НКВД, соответствовало принятой в 1930-е гг. классификации, действовавшей на вольнонаемных предприятиях страны. Все указанные профессиональные группы считались промышленно-производственным персоналом, то есть лицами, которые были заняты трудовыми операциями, связанными с основной деятельностью (выполнением работ промышленного характера, изготовлением продукции, организацией производства и управлением предприятием и рядом других). К числу «чисто» лагерных работников относилась лишь лагерная обслуга, то есть та категория заключённых, которая составляла группу «Б» в рассмотренной выше классификации.

Инженерно-технические работники (ИТР) осуществляли организацию и руководство производственным процессом. Основанием для отнесения работника к числу ИТР являлось не образование, а занимаемая должность, для исполнения которой требовалась квалификация инженера или техника. В число служащих включены как руководители и специалисты, так и другие служащие (конторский, счётный, учётный и т.п. персонал). Младший обслуживающий персонал (МОП) не участвовал непосредственно в процессах производства или управления, а выполнял лишь функции обслуживания. В отличие от лагерной обслуги заключённые из числа МОП были задействованы в сфере обслуживания вольнонаёмного состава (сторожа, уборка кабинетов, кухарки и посудомойки в столовых для вольнонаёмного состава и т.п.). В число лагерной обслуги были включены как занятые в культурно-воспитательном и административно-хозяйственном отделах, работники кухонь, столовых и прачечных, так и рядовой и младший командный состав военизированной охраны.

#### В ПАЛАТКЕ З/К РАБОТНИКОВ УПРАВЛЕНИЯ

Утром 16 мая Начальник ГУЛАГ<sup>а</sup> – Комиссар Государственной Безопасности тов. **Берман** посетил палатку, где живут з/к, работающие в Управлении Вяземлага НКВД.

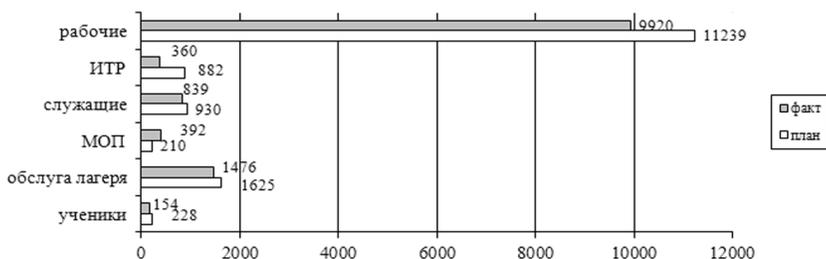
Тов. **Берман** сделал особое ударение на строжайшем соблюдении лагерной дисциплины, он предупредил всех работников, что употребление водки и иные нарушения лаграспорядка будут им жесточайшим образом преследоваться. Вместе с этим тов. Беран сказал, что люди работающие честно, доказавшие на деле преданность соцстроительству получают большие льготы.

*За автомагистраль. № 3 (3). 1936. С. 3*

В Диаграммах 1 и 2 приведены плановая необходимость и фактическое наличие заключённых Вяземлага в зависимости от сферы занятости (места в производстве) в 1939 г. в абсолютных и относительных показателях.

Диаграмма 1

#### Заклүчённы́е Вяземлага по сферам занятости, в среднем за 1939 г. (чел.)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 109, 109 об.

В среднем за 1939 г. на возведении магистрали Москва – Минск трудилось немногим более тринадцати тысяч лагерников (13 141 чел.) вместо необходимых пятнадцати тысяч (15 114 чел.), что составляло 87% от определённого производственным планом.

Заключённых, использовавшихся на строительстве шоссе в качестве рабочих, в среднем за год было около десяти тысяч человек, что составляло девять десятых необходимого числа (88,3%). На уровне 90% находилась обеспеченность лагеря служащими и лагерной обслугой. Служащими работали 839 человек (90,2% от плана), в качестве лагерной обслуги было задействовано 1 476 человек (90,8% плановой необходимости). В то же время отмечался острый недостаток заключённых для исполнения обязанностей инженерно-технических работников (360 человек или 38,7% плановой численности). Младшего обслуживающего персонала, наоборот, было почти вдвое больше запланированного (392 человека или 187% плана).

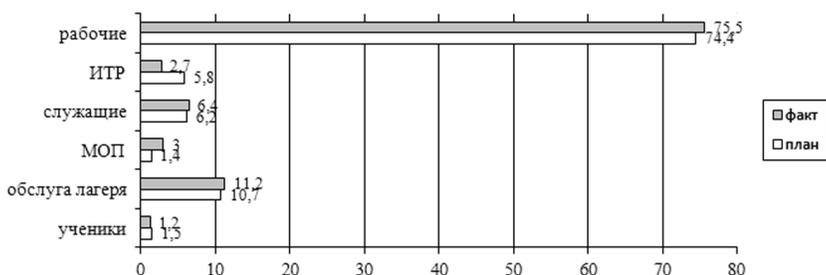
Лучших людей работников з/к з/к перевели [с общих подконвойных работ] на работу в отделение (бух[алтер] з/к Столяров, нарядчик з/к Степанчук и др.), вместо чего на колонну засылался самый отрицательный элемент.

*Заявление комсомольца-инженера П.В. Насонкина в парткомитет при 6-м отделении Вяземлаг. 19 октября 1937 г.*

Таким образом, на строительстве автомагистрали во всех промышленно-производственных группах, за исключением младшего обслуживающий персонала, отмечался более или менее острый недостаток запланированного числа заключённых.

Диаграмма 2

**Структура труда заключённых Вяземлага по месту в производстве, в среднем за 1939 г. (%)**



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 109, 109 об.

Производственным планом на 1939 г. предполагалось, что подавляющее большинство лагерников (около 75%) должно было использоваться на сооружении шоссе в качестве рабочих. Эта категория работников составляла основную часть группы «А». Лимит численности лагерной obsługi (группа «Б») был установлен в 10,7% от списочного числа. Около шести процентов от среднегодовой численности заключённых должны были быть задействованы на производстве в качестве инженерно-технических работников (5,8 %). Ещё столько же предполагалось привлечь в качестве служащих (6,2 %). Доля младшего обслуживающего персонала была установлена в 1,4% от списочного числа. Кроме того, в производственном плане была указана такая нетипичная для системы Гулага 1930-х гг. категория заключённых как ученики (1,2% от списочного состава).

При анализе фактической структуры принудительного труда в Вяземлаге в 1939 г. следует иметь в виду, что среднегодовая обеспеченность строительства рабочей силой составляла 87% от предполагавшегося производственным планом. Фактическое число рабочих соответствовало плановой необходимости и составляло около 75% от списочного числа. Удельный вес лагерной obsługi равнялся 11,2% от общего числа узников, что лишь ненамного превышало установленный лимит. 6,4% заключённых работали в качестве служащих, что также соответствовало плановой потребности. Исключением был младший обслуживающий персонал: в среднем за год его было вдвое больше запланированного (3,0% при плане в 1,4%). Инженерно-технических работников, наоборот, было в два раза меньше, чем требовалось строительству (2,7 вместо 5,8% предполагавшихся).

В целом, несмотря на общую нехватку заключённых, фактическая структура принудительного труда, сложившаяся в Вяземлаге и на строительстве автомагистрали Москва – Минск в 1939 году, соответствовала предусмотренной производственным планом.

На возведении автомагистрали три четверти лагерников использовались в качестве рабочих. Это соответствует распространённому представлению о том, что труд узников сталинских лагерей преимущественно использовался на трудоёмких ручных физических работах. С другой стороны, использование заключённых отнюдь не ограничивалось только этой сферой занятости, их довольно широко привлекали в качестве инженерно-технических работников, служащих, младшего обслуживающего персонала.

### ***Соотношение труда заключённых и вольнонаёмных***

Острая нехватка кадрового состава, являвшаяся одной из характерных черт Гулага 1930-х гг., нашла свое выражение в практике массового использования лагерников на вольнонаёмных должностях.

Место принудительного труда в общей структуре трудовых ресурсов, занятых на строительстве автомагистрали Москва – Минск, возможно определить через выявление соотношения труда заключённых и вольнонаёмных работников (Таблица 4).

Таблица 4

**Заключённые и вольнонаёмные работники Вяземлага по месту в производстве, 1939 г. (чел., %)**

	Всего (человек)	в том числе (%):	
		заключённые	вольнонаёмные
Рабочие	11 281	87,9	12,1
ИТР	1 033	34,8	65,2
Служащие	1 837	45,7	54,3
МОП	812	48,3	51,7
Ученики	176	87,5	12,5
Обслуга лагеря	2 338	63,1	36,9

Сост. no: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108, 108 об, 109, 109 об.

В среднем за 1939 г. девять из десяти трудившихся на сооружении автомагистрали Москва – Минск рабочих были заключёнными (88%) и только один работал по найму (12%). Бухгалтерский отчёт Вяземлага зафиксировал, что в 1939 г. строительство испытывало острую нехватку квалифицированных рабочих из числа заключённых: трактористов, экскаваторщиков, укатчиков, а также мотористов, которые должны были обеспечивать обслуживание и ремонт двигателей. Вследствие этого на эти вакантные места лагерь массово нанимал рабочую силу. Так, в 1939 г. вольнонаёмных рабочих на сооружении шоссе работало на 20% больше установленного производственным планом, в 1940 г. – почти на 80% больше<sup>1</sup>. Заметим, что лагерная администрация проблему нехватки квалифицированных рабочих пыталась решить и другими методами – обучить собственные кадры из числа заключённых. Так, в этот период в Вяземлаге было организовано массовое профессиональное обучение лагерников. Этим, по всей видимости, объясняется тот факт, что в числе учеников удельный вес заключённых доходил почти до 88%.

Из 1 033 человек, работавших на строительстве автомагистрали Москва – Минск в качестве ИТР, две трети были вольнонаёмными (65%) и только одну треть составляли заключённые (35%). Согласно отчету о проверке отдела кадров Вяземлага за 1939 г., вольнонаёмные инженерно-технические работники занимали должности со средними и высшими окладами, в то время как лагерников брали на должности с низшими

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 25; Д. 51. Л. 46.



*На строительстве автомагистрали Москва – Минск. 1936 г.*

окладами. Вольнонаёмные были начальниками работ отделений, отдельных лагерных пунктов, строительных колонн и участков, главными пропрабами. Заключённых, как правило, назначали на должности бригадиров и десятников.

В Вяземлаге в 1939 г. в общей численности служащих и МОП удельный вес вольнонаёмного труда лишь незначительно превышал долю принудительного. Так, в этом году почти половина служащих была из числа лагерников (46%). Среди младшего обслуживающего персонала заключённые составляли также около пятидесяти процентов (48%). Вольнонаёмных, пришедших работать в Вяземлаг в качестве служащих, если они имели хоть какую-нибудь квалификацию или опыт работы, брали сразу на должности со средними или высшими окладами. Лагерники-служащие в основной своей массе работали в качестве младшего счётного персонала. Среди лагерной obsługi заключённые составляли почти две трети (63 %), в то время как вольнонаёмных было всего 37 % от общего числа.

\*\*\*

В Вяземлаге и на строительстве автомагистрали Москва – Минск принудительный труд значительно преобладал в такой промышленно-производственной группе как рабочие (соотношение 1:8). Среди служащих и младшего обслуживающего персонала заключённые составляли около половины от общего числа работников, среди лагерной obsługi – около двух третей. Минимальной была доля принудительного труда среди ИТР

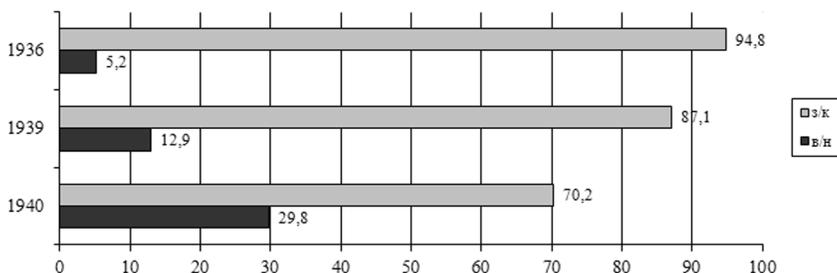
(около одной трети). Кроме того, при планировании лимитов привлечения лагерников на должности ИТР, служащих или obsługi администрация Вяземлага исходила из того, что вольнонаёмные должны были занимать должности высшего и среднего звена, в то время как заключённых предполагалось использовать на низовом уровне указанных профессиональных групп.

### ***Динамика соотношения вольнонаёмных и заключённых***

Обратимся к динамике соотношения принудительного и вольнонаёмного труда в Вяземлаге и на возведении магистрали Москва – Минск. Проследить её на всем протяжении строительства не представляется возможным, однако имеющиеся в нашем распоряжении источники позволяют вывести сводные данные за 1936, 1939 и 1940 гг. (Диаграмма 3.7).

*Диаграмма 3.7*

#### **Среднегодовая численность заключённых и вольнонаёмных Вяземлага в 1936, 1939 и 1940 гг. (%)**



*Сост. по:* ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108; Д. 51. Л. 8, 47; Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1139. Л. 82; Д. 3080. Л. 4.

*Примечание.* \* - данные по 4-му отделению.

Как видим, с 1936 г. по 1940 г. удельный вес заключённых в общем объеме трудовых ресурсов Вяземлага сократился почти в шесть раз (с 5,2 до 30%). Производственным планом 1936 г. предполагалось, что в одном отделении с числом заключённых в 7 500 человек должны были работать 263 вольнонаёмных (данные по 4-му отделению). Соотношение вольного и принудительного труда в этом случае выражалось бы соотношением 1:29. Фактически на 1 июля 1936 г. в этом подразделении содержалось 6 300 лагерников и работало 343 вольнонаёмных<sup>1</sup>. Таким образом, соот-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 4.

ношение вольнонаёмного и принудительного труда на сооружении автомагистрали в 1936 г. ориентировочно составляло 1:18 (без учёта Управления лагеря и строительства).

В 1939 г. это соотношение стало составлять один к семи: 87 % от общего числа всех занятых на возведении шоссе работников составляли лагерники (35 980 чел.) и 13 % – работавшие по найму (5 336 чел.). В 1940 г. на пять лагерников приходилось уже два вольнонаёмных, доля их в общей массе трудовых ресурсов Вяземлага равнялась 70 и 30% соответственно (13 101 заключённых и 5 568 вольнонаёмных).

Изменение удельного веса вольного и принудительного труда в большей степени было вызвано не увеличением числа работавших по найму, а резким сокращением численности заключённых.

### **3.2. Стимулирование труда заключённых, его эффективность**

#### **«Кнут» и «пряник» в Гулаге во второй половине 1930-х гг.**

Организация производительного труда заключённых была одной из основных задач, стоявших перед лагерной администрацией. Исправительно-трудовой кодекс РСФСР (1933 г.) называл это «*постепенным приближением труда принудительного к труду добровольному на основе соревнования и ударничества*» (ст. 2)<sup>1</sup>. Помимо этого руководству любого лагеря или колонии НКВД приходилось постоянно вести борьбу с «туфтой», скрытой формой отказа от работы или её имитацией<sup>2</sup>.

Начало внедрения комплекса мер по мотивации труда заключённых относится к началу 1930-х гг. «Положение об исправительно-трудовых лагерях» (1930 г.) предусматривало как ряд мер принуждения к трудовой деятельности, так и такие виды поощрений как улучшение жилищных и бытовых условий, денежное вознаграждение (премирование) и представление к досрочному освобождению. Исправительно-трудовой кодекс (1933 г.) дополнил этот список зачётом рабочих дней – сокращением сроков заключения в определенной пропорции к количеству отработанных в лагерном производстве дней, которые могли начисляться за «*особо продуктивную работу*».

В начале 1935 г. Г. Ягода подписал «Временное положение о зачётах рабочих дней», которым подтвердил действие этой системы, а также угрозу аннулирования уже накопленных зачётов тем заключённым, которые были уличены в нарушении лагерного режима и дисциплины. Помимо этого было введено ограничение в применении этого вида мотива-

<sup>1</sup> Постановление ВЦИК и СНК РСФСР об утверждении Исправительно-трудового кодекса РСФСР. 1 августа 1933 г. / ГУЛАГ.1918–1960. С. 73.

<sup>2</sup> Н. Супруненко. Не искажая историю // Норильский Мемориал. Вып. 1. Апрель 1990. С. 4–7; Л.И. Бородин, С. Эртс. Указ. соч. С. 220; Иванова Г.И. Указ. соч. С. 124.

ции для осужденных по политическим статьям. К осужденным по статьям «шпионаж», «террор», «диверсия» и «измена родине» зачёт рабочих дней разрешалось применять только по специальной санкции ГУЛАГа НКВД в каждом отдельном случае<sup>1</sup>.

Другим рычагом стимулирования производительности принудительного труда была политика по внедрению заработной платы. С начала 1930-х гг. на отдельных лагерных стройках эпизодически практиковалась выплата премиального вознаграждения заключённым (Беломорско-Балтийский лагерь). Приказом НКВД от 9 июня 1935 г. с 1 июля на строительстве канала Москва – Волга (Дмитлаг) в качестве эксперимента была введена заработная плата. Заключённые должны были получать заработанную сумму за вычетом стоимости содержания в лагере. 8 сентября того же года приказом заместителя наркома внутренних дел Я.С. Агранова в целях повышения производительности труда в лагерях и местах заключения начиная с 1 января 1936 г. выдача премиальных вознаграждений заменялась прямой неограниченной сдельщиной<sup>2</sup>.

### **«Кнут» и «пряник» в Вяземлаге**

В Вяземлаге в марте 1936 года *«в целях стимулирования борьбы за высокие показатели и развитие соревнования между подразделениями»*<sup>3</sup> при культурно-воспитательном отделе (КВО) была организована специальная структура – Центральный штаб соревнования и ударничества строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД (так называемый Штаб «Ц»). Он руководил штабами соревнования и ударничества в отделениях и отдельных лагерных пунктах (штабы «О»), а также в колоннах (штабы «К»). Центральный штаб являлся организатором всевозможных форм аврального труда заключённых, рассматривал и готовил списки лагерников, перевыполнением норм выработки получивших право на материальное поощрение, а также списки на снижение сроков заключения и право получения условно-досрочного освобождения (УДО). Утверждались эти списки приказом начальника лагеря.

Функция рассмотрения и подготовки дел на УДО, осуществляемая штабом «Ц» Вяземлага, – это по сути типовая функция аттестационной комиссии, как она прописана в Исправительно-трудовом кодексе 1933 г. Первым председателем штаба «Ц» был начальник лагеря П.А. Петрович.

---

1 История сталинского Гулага. Т. 3. С. 128, 129.

2 А.В. Захарченко. Проблема стимулирования трудовой деятельности в системе исправительно-трудовых учреждений НКВД – МВД в 1930–1950-е годы / Вестник Удмуртского университета. 2009 г. Вып. 2. С. 164.

3 Постановление Центрального Штаба Соревнования и Ударничества строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД №1 от 27 марта 1936 г. / За автомагистраль. № 1(1). С. 1.

Постановлением № 1 штаба «Ц» от 27 мая 1936 г. были учреждены переходящие Красные знамена для отделения, карьера и мостового лагерного пункта, показавших лучшие результаты работы. Эти красные знамена предполагалось передавать один раз в два месяца. Носитель его получал звание Краснознаменного и денежную премию в размере 1000 рублей отделению, 500 рублей карьере или отдельному лагерному пункту, 250 рублей мостовому лагерному пункту.

**Постановление Центрального Штаба Соревнования  
и Ударничества строительства автомагистрали Москва – Минск  
и Вяземлага НКВД № 1 от 27 марта 1936 г.**

В целях стимулирования борьбы за высокие показатели и развитие соревнования между нашими подразделениями, направленного к единой цели – дать к 19 годовщине Октября сквозное движение на автомагистрали Москва – Минск, Центральный Штаб Соревнования и Ударничества

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Учредить переходящие Красные знамена Центрального Штаба: а) для лучшего отделения, б) для лучшего карьера и в) для лучшего мостового лагпункта.

2. Переходящие Красные знамена передаются по постановлению Постановление Центрального Штаба один раз в 2 месяца подразделениям, перевыполняющим нормы качественно и количественно по всем показателям.

3. Отделению, карьере (ОЛП) и мостовому лагпункту, держащему в своих руках переходящее Красное знамя, придается наименование **Краснознаменного**.

4. Одновременно с вручением Красного знамени вручается денежная премия в 1000 руб. отделению., в 500 р. карьере (ОЛП) и в 250 р. лучшему мостовому лагпункту.

Председатель Ц.Ш. С. и У. – Петрович

*За автомагистраль. № 1(1). 1 мая 1936 г. С. 1.*

Практика организации такой структуры как штаб «Ц» является наглядным подтверждением факта слияния репрессивно-пенитенциарной и производственных функций. В данном случае чисто лагерная структура (культурно-воспитательный отдел) выполняла функцию, непосредственно связанную с экономической деятельностью.

Важное место в идеологической обработке (метод побуждения) подневольных тружеников отводилось лагерной прессе. Печатным органом культурно-воспитательного отдела (КВО) и штаба «Ц» была общелагерная газета «За автомагистраль», учрежденная 21 марта 1936 г. Тираж её в этом году составлял более шести тысяч экземпляров. Начальник культурно-воспитательного отдела по должности являлся ответственным редактором газеты. Как и прочие лагерные газеты она выходила под лозунгом



«Труд в СССР дело чести, дело славы, доблести и героизма». Пропаганда всеми доступными средствами насаждала «пафос созидания». Все статьи и обращения к заключённым проникнуты героической патетикой, часто использовалась военная лексика («боевой штурм трассы», «выполнить боевую программу строительства», «массы трассоармейцев рвутся в бой» и т.п.)<sup>1</sup>.

Следует заметить, что до прихода к руководству НКВД Н.И. Ежова в пропагандистской литературе, служебной переписке и даже в официальных документах ГУЛАГа НКВД наблюдалось стремление избегать слова «заключённый». Их чаще называли «ударниками», «стахановцами», реже «лагерниками»<sup>2</sup>. На сооружении Беломорско-Балтийского канала работали каналоармейцы, на строительстве БАМа – путеармейцы, в Темлаге трудились лесоармейцы. Заключённых Вяземлага стали соответственно называть трассоармейцами.

В лагерях НКВД действовала разветвленная система средств мотивации (принуждение, побуждение, стимулирование). Вопреки распространенному мнению о том, что в Гулаге основной акцент делался на методы принуждения, во второй половине 1930-х гг. руководством НКВД упор был сделан на сочетание пропагандистского прессинга, материального стимулирования и условно-досрочного освобождения.

1936 год в СССР стал первым стахановским годом. Стахановское движение было объявлено и в исправительно-трудовых лагерях и колониях ГУЛАГа НКВД. Приказом НКВД №100-я от 2 апреля 1936 г. льготы, которые предоставлялись стахановцам на вольнонаёмных предприятиях, были распространены на стахановцев из числа заключённых. «Особым вниманием и заботой окружить работающих по-стахановски, обеспечив их вне очереди лучшим обмундированием, постельными принадлежностями, улучшенным жильем, библиотекой, театром и другими льготами, предусмотренными моим приказом за № 36 от 28/1-36 года»<sup>3</sup>.

Приказ НКВД №100-я огласил, что хозрасчёт – это «полностью оправдавший себя в лагерях метод борьбы за план, экономию и поднятие производительности». Для перехода на хозрасчётную систему в Вяземлаге с 1 мая 1936 г. была введена неограниченная сдельная оплата труда на основных видах работ (земляных, искусственных сооружениях, добыче камня, перевозке и других). К этому времени были выработаны и спущены на места новые обязательные для всех подразделений нормы выработки и единые тарифные ставки<sup>4</sup>.

---

1 См., например: За автомагистраль. № 1 (1). С. 1, 4; № 2 (2). С. 1.

2 Иванова Г.М. Как и почему стал возможен ГУЛАГ / ГУЛАГ: Его строители, обитатели и герои. Франкфурт/М.; М, 1999. С. 44.

3 Цит. по: «Приказ Наркома 100-я – в массы» / За автомагистраль. № 1 (1). С. 3; Петров Н.В. История империи ГУЛАГ. [Эл. ресурс]: URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 28.07.2013)

4 За автомагистраль. № 1 (1). С. 3.

Заключённый должен был получать весь заработок на руки за исключением вычета стоимости его содержания, которое в 1936 г. составляло 2 руб. 73 коп. в день. Приказом начальника лагеря финансовые части подразделений были обязаны выплачивать лагерникам заработанные ими деньги каждые пять дней. Для хранения денег организовывались лагерные сберкассы. На зарплату можно было приобретать продукты и промышленные товары в ларьках. Так, для 3 600 заключённых 4-го отделения в 1936 году работало 17 ларьков. С 1 января по 1 июля 1936 г. от ларьковой выручки в кассу отделения поступило 64 тыс. руб.<sup>1</sup>

#### ОБЕСПЕЧИТЬ ЛАРЕК

В ларьке 3 ОЛП нет в продаже конвертов, бумаги, карандашей и почтовых марок. Нет также туалетного мыла и зубного порошка. Части снабжения надо обеспечить ларек этими товарами.

*За автомагистраль. № 2 (2). 1936. С. 3.*

Стахановец до 50 % заработанных денег имел право посылать своей семье. Так, за март месяц лучший стахановец 4-го ОЛП Лукьяненко Петр (вместо 8 м<sup>3</sup> камня в смену «давал» 24–26 м<sup>3</sup>) «получил на руки 52 рубля премии. На заработанные деньги купил жене подарок – чулки, мануфактуры»<sup>2</sup>.

В то же время в лагерной газете за 1936 г. встречаются многочисленные жалобы лагерников о том, что премиальное вознаграждение задерживали или неправильно рассчитывали. Так, например, стахановец 7-го отделения Суцевский жаловался, что ему «на две недели задерживают выплату за 13 дней работы и 15 рублей стахановской премии» (26 октября 1936 г.). Заключённые 2-ой колонны 6-го отделения «даже в октябре не получили денег за августовские работы». Такая же ситуация отмечалась и 4-м отдельном лагерном пункте<sup>3</sup>.

Как отмечает М. Г. Детков, руководство ГУЛАГа НКВД вполне справедливо предполагало возможность и неизбежность возникновения конфликтов среди заключённых при наличии у них на руках собственных денег<sup>4</sup>. В целях разрешения этой проблемы в лагерных подразделениях, как уже отмечалось, организовывались сберегательные кассы.

Стахановцам создавались улучшенные бытовые условия. В ларьках для них отводились специальные полки с особым подбором ассортимента. Палатки передовиков были «оборудованы, набиты соломой матрацы, который имеет каждый стахановец; пол устлан соломенными матрами, имеются музыкальные инструменты, лозунги» (5-я колонна 5-го отделения)<sup>5</sup>. Стахановцы 2-го отдельного лагерного пункта «спят на от-

1 ГАРФ Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 10.

2 За автомагистраль. № 29 (29). С. 2; № 38 (38). С. 3.

3 За автомагистраль. 1936. № 39 (39). С. 4.

4 Детков М.Г. Указ. соч. С. 111.

5 На страже автомагистрали. № 11 (11). С. 2.

дельных кроватях с чистыми постельными принадлежностями»<sup>1</sup>. В некоторых колоннах готовили три котла: общий, ударный и стахановский.

#### БЫТ НАЛАЖЕН, А ПРОИЗВОДСТВО ... НЕ ОРГАНИЗОВАНО

2-я колонна **ОМЛП** имеет большие достижения в организации быта. В бараках – абсолютная чистота. Подсобные помещения (ларек, каптерка и медпункт) полностью обеспечивают обслуживание лагерников.

В колонне ежедневно проводится 6 разводов и никаких задержек не бывает.

Пища раздается без талонов, бригады, приходя в столовую, без задержки получают пищу согласно выработки, причем котлы (единый, ударный и стахановский) строго дифференцированы.

При таком обслуживании трассоармейцев пополняются и ряды стахановцев с 2-х человек при организации колонны – полтора мес-ца тому назад до 45 человек на сегодня.

*За автомагистраль. № 29 (29). 1936. С. 4.*

Кроме того, передовики могли покупать дополнительное мясное блюдо. Для стабильно перевыполняющих план выдавалось ежедневное премиальное блюдо – «пирожок или печеное яблоко»<sup>2</sup>. Однако премблюдом – пирожок или печеное яблоко – плохой стимул, если учесть, что норма выработки на земляных работах составляла 7,5 м<sup>3</sup>. Средняя производительность ручного труда заключённых в 4-м Краснознаменном (то есть лучшем по лагерю) отделении достигала лишь 66,5%.

#### СОРЕВНОВАНИЕ МЕЖДУ 4 И 2 ОЛП

Мы нашли, что культработа во 2 ОЛП развернута значительно шире, чем у нас. Лозунги, плакаты, черная и красная доска <...>

Спустившись в забой, мы увидели обратную картину. По сравнению с нашим карьером имеется много недостатков, как то: забой засорен, непроизводительная двойная вскрышка, трассоармейцам дают наряд на 10-ти часовой рабочий день, а работают они всего 7 часов, так как работают в 2 смены. Премвознаграждение ударникам не выдано, не все трассоармейцы знают нормы выработки и ряд других недостатков.

*За автомагистраль. № 1 (1). 1936. С. 4.*

При организации стахановского движения в лагере использовались те же методы, что и на вольнонаёмных советских предприятиях. Для заключённых придумывались всевозможные почины, ударные сутки, трех-, пяти- и десятидневники, трудовые соревнования и вручение красных знамен. По какой схеме были организованы эти авральные методы работы? В нашем распоряжении есть описание того, как в мае 1936 г. были организованы два таких дня.

1 За автомагистраль. № 29 (29). С. 4.

2 На страже автомагистрали. № 11 (11). С. 2.

Постановлением штаба «Ц» № 2 от 13 мая 1936 г., «*учитывая многочисленные просьбы трассоармейцев*», 16 мая было объявлено «*общелагерным днем ударника, проводимым под лозунгом "Все на земляные работы"*». Через девять дней, 25 мая, под лозунгом «*Все на вскрышку и добычу камня*» в Вяземлаге прошел второй день ударника<sup>1</sup>. Они были организованы по одинаковой схеме.

**Постановление Центрального Штаба Соревнования  
и Ударничества строительства автомагистрали Москва – Минск  
и Вяземлаг НКВД № 2 от 13 мая 1936 г. Об общелагерном дне  
ударника «Все на земляные работы».**

<...> В этот день все без исключения лагерники, независимо от выполняемой ими работы или занимаемой должности, должны быть выведены исключительно на основные земляные работы. В лагере остаются только занятые на приготовлении пищи, дежурные вахтера, дневальные и связисты.

Главным инженерам отделений не позднее 14 мая обеспечить на каждой колонне разбивку земляного полотна, приготовив рабочее место для каждой бригады.

Начальникам отделений не позднее 14 мая обеспечить доставку на колонны всего инструмента, необходимого для вывода всех людей на земляные работы.

Рабочий день 16 мая устанавливался не менее 10 часов. В случае нехватки инструмента организовывать двухсменную работу продолжительностью первой смены с четырех до 12 часов, второй смены с 12 до 20 часов.

Весь чекистский и вольнонаемный персонал отделений должен быть закреплен за колоннами, не позднее вечера 15 мая быть на месте, а 16 мая быть весь день на местах работ.

Обмеры всех работ этого дня должны быть произведены немедленно по окончании работ и в тот же день объявлены каждому работавшему.

Независимо от общего порядка выплаты заработной платы финчастям выплатить зарплаток за этот день на основе положения о сельщине не позднее 18 мая.

Во всех подразделениях 16 мая установить мясной день за счет очередного дня. Кроме того, сверх полагающегося каждому лагернику питания выдать бесплатно дополнительно всем работавшим на земляных работах дежурное блюдо из расчета на одного человека в граммах: хлеба – 200, мяса – 100, картофеля – 500, маргарина – 5, помидоров – 10, лука – 5.

Отделению дававшему за этот день наилучшие показатели Центральный Штаб С и У вручает на хранение впредь до дня присуждения Красные знамена Центрального Штаба.

Начальникам отделений немедленно объявить эту телеграмму всем колоннам, доведя цели и задачи дня ударника до сведения каждого лагерника.

Результаты работы дня ударника сообщать Управлению не позднее 20 часов 17 мая, по форме ежедневной отчетности.

Редакции общелагерной газеты выпустить специальный номер освещающий результаты дня ударника.

Председ. Центрального Штаба С и У **Петрович**  
За автомагистраль. № 2 (2). 15 мая 1936 г. С. 1.

1 За автомагистраль. № 3 (3). С. 1; № 4 (4). С. 1.

Эффективность первого дня ударника (16 мая) оказалась следующей. 1-е и 2-е отделения день ударника «позорно проваливают», выполнив план работ на 25 и 24% соответственно. 3-е, 4-е и 5-е отделения «работали очень плохо», выполнив задания на 48, 43 и 68% соответственно. 6-е отделение «работало лучше, но и ему надо подтянуться», план выполнило на 87%. Лишь отдельные заключённые в этот день перевыполнили производственный план. Например, «трассоармеец Калугин дал 307% и заработал за день ударника 14 руб. 5 коп.», а «трассоармеец Кузьменко выполнил норму на 134%, заработав 6 руб. 79 коп.» (6-е отделение)<sup>1</sup>. Очередная стахановская декада, приуроченная к принятию Конституции показала следующие результаты: «**впервые** [выделено нами – О.К.] за все время работы было выполнено по земле 101,8 % дневного задания» (4-е краснознаменное отделение). Остальные отделения отчитались о выполнении плана работ на 60–80%<sup>2</sup>.

На производительности труда основной массы заключенных сказывались, помимо прочего, плохие бытовые условия.

#### УЛУЧШИТЬ РАБОТУ КУХНИ

Плохо работает кухня-столовая в 4 ОЛП. Меню однообразное, качество приготовления пищи неудовлетворительное. Сохранение продуктов не организовано, в результате часть продуктов расхищается.

За получением пищи большие очереди. На кухне грязно. Столы моются редко и плохо. Всюду разбросаны отбросы.

Стахановцы и лодыри получают пищу из одного котла. Завстоловой Голенкович об улучшении работы кухни и не думает. Бригада № 23.

*За автомагистраль. № 2 (2). 1936. С. 3.*

Неналаженность быта в первые месяцы строительства можно было бы объяснить сложностями организационного этапа, но картина не улучшилась и через полгода.

#### СОСТОЯНИЕ БЫТА УГРОЖАЕТ ПРОИЗВОДСТВУ

Трассоармейцы 9-й колонны 6-го отделения работают очень добросовестно <...> Но руководство колонны плохо заботится о трассоармейцах. Рабочие на производстве и в лагере не видят кипятка. Частенько бывает, что и холодной воды не найдешь.

«Титан» переброшен в 20-ю колонну, но на кухне стоят три больших котла, в которых можно кипятить воду. Однако руководителям колонны это невдомек.

Кухня до сих пор не оборудована, обеды и ужины готовят во дворе – под открытым небом. Дождь, грязь, холодно. Обеды доставляются на трассу холодными и невкусными. Об отоплении бараков никто не заботится. В бараках часто не бывает света. Бездушное отношение к трассоармейцам снижает производительность труда и ставит выполнение сентябрьского плана под угрозу срыва. А. Рахимов

*За автомагистраль. № 30 (30). С. 4.*

1 Там же. № 4 (4). С. 1.

2 ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 38.



*Мастер высокой производительности труда и качества – Кагар Абдуладжанов (заключенный 2-го отделения Вяземлага НКВД). За автомагистраль. № 30 (30).*

Так же как и на вольнонаёмных предприятиях одним из основных методов организации стахановского движения были производственные соревнования. В них участвовали отдельные строительные отделения, колонны, прорабства, звенья и отдельные заключённые. Вяземлаг соревновался с Калуглагом за досрочное выполнение плана<sup>1</sup>.

Так же как и по другую сторону ключей проволоки на страницах лагерных газет шло чествование лучших стахановцев, печатались портреты передовиков и их обещания работать ещё лучше. В Вяземлаге был свой «Стаханов» – заключённый Кагар Абдуладжанов, трудившийся в 7-м особом отделении в Московской области. 27 сентября 1936 г. на экскаваторе «Лорен-45» он поставил всесоюзный дневной рекорд выработки – 1 056 %, заработав за день 45 руб. 52 коп.

Весь лагерь знал в лицо делегатку Первого вселагерного слета стахановцев осуждённую Валю Федорову. Личность стахановцев находилась под особой защитой. Так, за оскорбление делегата Первого вселагерного слета заключённого Зотова стрелок ВОХР Солдатенко был арестован на пять суток с последующим показательным увольнением со службы (6-я колонна 1-го отделения)<sup>2</sup>.

В лагере был организован даже обмен передовым трудовым опытом между лагерниками. Именно с такой целью «1 июля 1936 года в Вяземлаг из Сочинской ИТК прибыл [по этапу – О.К.] мастер высокой производительности труда [заключённый – О.К.] Е.А. Бочка». В мае этого же года в лагерь были направлены передовые трудовые производственные коллективы (ТПК) заключённых из Беломорско-Балтийского лагеря в числе 450 человек

#### ОШИБКА БРИГАДИРА

На трассе раздалась звуки музыки. Играл духовой оркестр. Мищенко пошел к начальнику КВЧ [культурно-воспитательной части] с просьбой поставить его бригаду в честь ее успехов поближе к оркестру. Бригаде дали почетное место – рядом с оркестром.

*За автомагистраль. № 57 (57). 1936. 20 декабря.*

1 См., например: За автомагистраль. № 30 (30). С. 2.

2 Там же. № 30 (30). С. 4; № 43 (43). С. 3 и др.



*Слет строителей автомагистрали Москва – Минск. Фото из газеты «Больше-  
вистский путь». №176. 1936. 2 августа. С. 1.*



*Знак  
«Строителю автомагистрали Москва – Минск». 1936 г.*

В конце июля – начале августа 1936 г. в Вязьме в помещении клуба Госторговли прошел Первый вселагерный слёт строителей автомагистрали Москва – Минск. В нём приняли участие свыше трехсот стахановцев и ударников из числа заключённых, а также инженеры, начальники отделений и колонн, администрация строительства дороги. 1 августа на слёте выступил начальник ГУЛАГа НКВД М.Д. Берман, который сказал, что «нарком <Ягода> просил передать всем строителям дороги, что к честно работающим будут применены льготы вплоть до полного освобождения, и в то же время не будет никакой пощады тем, кто мешает строительству, кто срывает темпы и качество производимых работ»<sup>1</sup>. На заседаниях делегаты делились опытом своей передовой работы. Лучшие стахановцы были премированы, лучшим подразделениям были вручены переходящие красные знамена, велосипеды и патефоны.

В первый год строительства лагеря регулярно посещало руководство ГУЛАГа и, реже, НКВД. Управление лагеря и ряд периферийных подразделений неоднократно посещал начальник ГУЛАГа НКВД М.Д. Берман, который лично контролировал ход строительства. На весь лагерь стали известны его слова о том, что «вчерашнее строительство Беломорско-Балтийского канала это строительство автомагистрали Москва – Минск сегодня» (май 1936 г.).

12 декабря 1936 г. постановлением Комиссии Президиума ЦИК СССР был утвержден значок «Строителю автомагистрали Москва – Минск»<sup>2</sup>.

1 Слет строителей автомагистрали Москва – Минск / Большевистский путь. 2 августа 1936 г. № 176 (1763) С. 1; Закрылся слет строителей автомагистрали Москва – Минск / Там же. 3 августа 1936 г. № 177 (1764). С. 4.

2 За автомагистраль. № 3 (3). С. 3; № 56 (56). С. 1.

Как отмечают многие исследователи, главным стимулом к труду для лагерников была все-таки система зачётов рабочих дней, дававшая возможность получить льготу – снижение срока заключения.

В ноябре начальник Вяземлага заявил, что из 56 тысяч общего числа лагерников на строительство работают четыре тысячи стахановцев и 14 тысяч ударников. С окончанием строительного сезона 1936 г. «*наиболее отличившимся трассоармейцам*» приказом начальника лагеря были снижены сроки заключения. Так, первый льготный список включал 643 фамилии (1 ноября 1936 г.). Сроки заключения были снижены, в основном, на два–три месяца, некоторым – на четыре, единицам – на пять<sup>1</sup>. Через две недели приказом начальника лагеря № 473 сроки заключения были снижены еще 1 250 человекам (почти всем на три месяца). Снижение сроков могло быть неоднократным, в этом случае они суммировались. В ноябре 1936 г. максимальное сокращение срока получил «Стаханов Вяземлага» экскаваторщик К. Абдуладжанов – две льготы с общим сокращением срока на десять месяцев<sup>2</sup>.

### ***После назначения Н.Н. Ежова***

Необходимо заметить, что массовое применение системы зачётов и условно-досрочного освобождения в Вяземлага, как и в лагерях НКВД в целом, широко практиковалось только в 1936 г. После прихода к руководству НКВД Н.И. Ежова (26 сентября 1936 г.) режим содержания «контингентов» ужесточился, из текстов приказов по лагерям постепенно стало исчезать слово «перековка», основной упор теперь делался на интенсивное трудовое использование заключённых. Сокращение срока заключения стало применяться все реже. С конца 1937 г. и само стахановское движение в лагерях НКВД также было свернуто<sup>3</sup>.

Несмотря на существенные плюсы, система зачётов таила и определенные минусы, прежде всего организационного и бюрократического плана (необходимость вести строгий ежедневный учёт, наличие злоупотреблений, приписок и другие). Преодоление их в условиях изолированной и действовавшей вне рамок правового поля системы лагерей НКВД (лагеря в основном руководствовались внутренними инструкциями наркомата и ГУЛАГа, а также всякого рода внутренними положениями) было почти невозможным<sup>4</sup>. Однако руководство страны обратило внимание

1 Приказ № 462 начальника строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД Петровича от 1 ноября 1936 г. О снижении сроков наиболее отличившимся трассоармейцам – стахановцам и ударникам строительства автомагистрали Москва – Минск / За автомагистраль. 1 ноября 1936 г. № 42 (42). С. 1.  
2 За автомагистраль. № 42 (42). С. 1; № 47 (47). С. 1; № 48 (48). С. 1

3 Петров Н.В. История империи ГУЛАГ [Эл. ресурс]: URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 28.07.2013).

4 Захарченко А.В. Указ. соч. С. 164.

на другой недостаток системы зачётов – массовый отток наиболее производительной рабочей силы из лагерей в силу условно-досрочного освобождения.

По мнению А. И. Кокурина и Н. В. Петрова, отмена зачётов была связана с выступлением Сталина на заседании Президиума Верховного Совета СССР 25 августа 1938 г.<sup>1</sup>, на котором он сказал: *«Они (заключённые) уходят с работы. Нельзя ли придумать другую форму оценки их работы – награды и т.д.? Освобождение этим людям, конечно, нужно, но с точки зрения государственного хозяйства это плохо»*<sup>2</sup>. Мнение вождя определило дальнейший курс на свертывание системы этого метода стимулирования. Через некоторое время НКВД стал практиковать прикрепление заключённых, чей срок наказания истек, за старым местом работы (строительство, производство) в качестве вольнонаёмных. В первую очередь это касалось осуждённых по политическим статьям.

В письме наркома внутренних дел Л. П. Берии от 9 апреля 1939 г. констатировалось, что политика условно-досрочного освобождения приводит к тому, что *«осуждённые в лагерях, как правило, освобождаются, если они хорошо работают, по истечении половины, а иногда даже  $\frac{1}{3}$  установленного судом срока, т.е. осуждённый на 3 года часто освобождается через 10–11 месяцев. Такова сегодняшняя практика всех судебных инстанций, которые излишне широко используют 124 статью исправительно-трудового кодекса РСФСР»*<sup>3</sup>.

15 июня 1939 г. зачёты рабочих дней и условно-досрочное освобождение (УДО) были отменены. Задерживалось освобождение заключённых, даже полностью отбывших наказание. Так, в лагерях НКВД по УДО в июне 1939 г. всего было освобождено 23 266 человек, в июле – в четыре раза меньше (4 866 чел.). В Вяземлаге по УДО в июне было освобождено 1 063 человека, в июле – в 15 раз меньше (69 чел.)<sup>4</sup>. Это также может служить подтверждением того, что система зачётов рабочих дней в лагере применялась значительно шире, чем в целом в лагерях НКВД.

В Вяземлаге, также как и в Гулаге в целом, отмена зачётов вызвала резкое увеличение числа отказчиков от работы. За 1939 г. в лагере 45,5 % всех простоев рабочей силы (около 93 тыс. человеко-дней) произошло по причине отказов заключённых от работы. Для сравнения: простои по причине отсутствия работы составляли 10,6 % общего числа простоев (около 22 тыс. человеко-дня)<sup>5</sup>.

---

1 Кокурин А.И., Петров Н.В., Моруков Ю. Указ. соч. С. 108.

2 Цит. по: ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. С. 113.

3 Письмо наркома внутренних дел СССР Л.П. Берии председателю СНК СССР В.М. Молотову о состоянии лагерной системы и отмене условно-досрочного освобождения заключённых. 9 апреля 1939 г. / История сталинского Гулага. Т. 3. С. 160–161.

4 ГАРФ Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 109.

5 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 13.

15 июля 1939 г. вышел приказ НКВД СССР № 0168, согласно которому заключённые, уличённые в дезорганизации лагерной жизни и производства, предавались суду. До 20 апреля 1940 г. оперативно-чекистскими отделами лагерей на основании этого приказа было привлечено к ответственности и предано суду 4 033 человека (0,3 % общего количества лагерного населения). Из них 2 155 человек было осуждено к увеличению срока наказания до 10 лет, 201 человек был приговорен к высшей мере наказания. По состоянию на указанную дату дела на 1 250 заключённых находились в стадии разбирательства в прокуратуре или в судебном органе. Всего было расстреляно 56 человек, прочим позже смертная казнь была заменена заключением на сроки от 10 до 15 лет<sup>1</sup>. В Вяземлаге согласно этому приказу к ответственности было привлечено 19 заключённых. Из них одиннадцати человекам срок был увеличен до 10 лет. Дела на прочих находились в стадии разбирательства в прокуратуре или в судебном органе<sup>2</sup>.

«Временная инструкция о режиме содержания заключённых в исправительно-трудовых лагерях» (1939 г.) зафиксировала ужесточение режима содержания контингентов. Лагерников, отказывавшихся от работы, переводили на штрафной режим, а *«злостные отказчики, своими действиями разлагающие трудовую дисциплину в лагере»*, привлекались к уголовной ответственности. За нарушение трудовой дисциплины и лагерного режима могли налагаться такие взыскания как: а) лишение свиданий, переписки, передач на срок до 6-ти месяцев, ограничения в праве пользования личными деньгами на срок до 3-х месяцев и возмещение причиненного ущерба, б) перевод на общие работы, в) перевод на штрафной лагерный пункт сроком до 6 месяцев. г) перевод в штрафной изолятор сроком до 20 суток, д) перевод в худшие материально-бытовые условия (штрафной паек, менее благоустроенный барак и т.п.)<sup>3</sup>.

С отменой зачётов и условно-досрочного освобождения руководство лагерей было призвано использовать *«внутренние ресурсы»*, что на практике означало усиление эксплуатации заключённых.

Тем не менее, в Вяземлаге в это время достаточно широко применялся такой метод повышения производительности принудительного труда как материальное вознаграждение. Эти выплаты в административных документах изначально и вплоть до конца 1940-х гг. обозначались терминами *«денежное поощрение»* или *«денежное премиальное вознагражде-*

1 Земсков В.Н. ГУЛАГ: историко-социологический аспект // СИ. 1991. № 6. С.11; № 7. С. 12.

2 Цифровые сведения о количестве заключённых, отбывающих наказание в лагерях НКВД СССР, преданных суду за дезорганизацию лагерной жизни и производства, согласно приказа НКВД СССР № 0168 п. 5 от 15 июня 1939 г. ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1152. Л. 2–6.

3 Приказ № 00889 с объявлением «Временной инструкции о режиме содержания заключённых в исправительно-трудовых лагерях НКВД СССР» / ГУЛАГ. 1918–1960. С. 456–476.

ние». Понятие «зарплата» тоже иногда употреблялось, но официально такое название было введено только в 1950 г.

Бухгалтерский отчет Вяземлага зафиксировал, что «переход в 1939 г. на денежное стимулирование заключённых вызвал перерасход премиального вознаграждения, которое составило 78 коп. на один отработанный человекодень вместо утвержденных 68 коп. <...> Фактический фонд денежного поощрения заключённых по группе «А» составил 1 млн. 402 тыс. руб.»<sup>1</sup>.

Из этой суммы лишь незначительная часть премиального вознаграждения была выплачена лагерникам, работавшим на основном производстве (239 тыс. руб.). Большая часть пришлась на долю заключённых, занятых на вспомогательных и побочных производствах (677 тыс. руб.). Кроме этого, 131 тыс. руб. была выплачена административно-управленческому и обслуживающему персоналу лагерных подразделений и управления лагеря. Ещё более значительная сумма (379 тыс. руб.) пришлась на так называемую непромышленную группу и службу личного вольнонаемного состава.

В итоге, в конце 1939 г. была рассчитана стоимость использования заключённых на сооружении автомагистрали по вольнонаёмным расценкам. Она составила 2 млн 753 тыс. руб. Фактическая стоимость трудового использования лагерников в этом году составляла 3 млн 168 тыс. руб.<sup>2</sup>

19 декабря 1939 г. Экономический совет при СНК СССР рассмотрел и утвердил проект и генеральную смету строительства автомагистрали Москва – Минск, предложив пересчитать её на вольнонаёмную рабочую силу. Эти работы были выполнены в январе–феврале 1940 г. Кроме того Вяземлагу (подрядчику) заказчиком было перечислено 1 млн 114 тыс. руб. разницы между «вольнонаёмной» и «заключённой» сметами за сданный объём работ 1939 г.

\*\*\*

Практика использования принудительного труда для строительства шоссе для дорог, введенная в начале 1936 г. особым приказом НКВД, оправдывалась именно его низкой стоимостью. Как видно из примера Вяземлага и строительства шоссе Москва – Минск, кажущаяся дешевизна труда лагерников себя не оправдала. По результатам четырёхлетней деятельности лагеря генеральная смета сооружения автомагистрали была снова пересчитана на вольнонаёмные расценки.

### **«Кнут» в Вяземлаге**

Анализ практик стимулирования принудительного труда в Вяземлаге будет неполным, если не обозначить проводившуюся в лагере политику «кнута».

1 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 3.

2 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 4, 5, 18–19.



*Митинг в одном из подразделений Вяземлага перед началом работ*

Предполагалось, что оптимальным средством устрашения лагерников должны были стать штрафные изоляторы (ШИЗО). «Временная инструкция о режиме содержания заключённых в штрафных изоляторах исправительно-трудовых лагерей и исправительно-трудовых колоний НКВД» (1939 г.) так описывала пребывание в ШИЗО: заключённые помещались в одиночные камеры, на работу их не выводили, постелей не давали, горячую пищу в виде баланды выдавали один раз в три дня. Максимальный срок содержания в штрафном изоляторе устанавливался в 20 суток, выдержать который удавалось далеко не всем осуждённым.

В то же время руководство ГУЛАГа весьма неодобрительно относилось к тем начальникам лагерей, у которых число штрафников выходило за рамки разумного. Таких ретивых тюремщиков не раз прорабатывали на закрытых партийных собраниях, предлагая найти иные средства для наказания нарушителей. Причина такой «гуманности» ясна – на каждом штрафнике лагерь терял рабочие человеко-дни, и, следовательно, наносил ущерб государству.

В Вяземлаге отказчиков от работы было столько же, сколько в среднем по лагерям НКВД (например, в 1938 году – 1,1 % в лагере и 1,2 % в ИТЛ)<sup>1</sup>. «Отсидеться» от работы в штрафных изоляторах им возможности не давали. И тут применялась политика уже далеко не «пряника».

Другой пример. Бригада Румянцева, «работая в карьере по погрузке песка на автомашины, выполнила свое задание на 47%, всё время спори-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 81–82.

ла с десятником, добивалась незаконной приписки несделанной работы, угрожала десятнику избиением». Приказом начальника лагеря П.А. Петровича бригада Румянцева была лишена зачёта рабочих дней за 1936 год, а бригадир был направлен в штрафной изолятор<sup>1</sup>.

#### САНОБРАБОТКУ «ЛИКВИДИРОВАЛИ»

По вине руководства 14 колонны 10-го отделения дезкамера превращена в изолятор для отказчиков и нарушителей дисциплины. Поэтому санобработка и дезинфекция одежды в колонне срывается.

*За автомагистраль. № 31 (31). 1936. 28 сентября. С. 4.*

#### МОИМ ВОСПИТАТЕЛЯМ – ТРАССОАРМЕЙСКОЕ СПАСИБО!

Письмо лагерника А.И. Корнеева.

Аферы, воровство, картежная игра и пьянки – вот мое прошлое. Когда в лагере я совершил преступление меня как неисправляемого отправили в ШИЗО при 4 колонне 8-го отделения.

*За автомагистраль. № 31 (31). 1936. 28 сентября. С. 4.*

По всей видимости, в Вяземлаге из штрафников и отказчиков формировались отдельные подразделения. Выдержка из открытого письма на имя начальника Вяземлага и начальника 3-го отдела лагеря: «280 постоянных обитателей Центрального ШИЗО, уже потерявших срок судимостям и приводам, успевшим и в лагере заработать новые сроки» были отправлены в Комягинский гравийный карьер. Для организации работ 3-й отдел «бросил 25 крепких энергичных людей [...] Буквально не покладая рук, бились над перевоспитанием этих людей чекисты [...] Часами беседовали они с самыми "трудными" лагерниками, доказывая им необходимость работы на трассе». В итоге, в первые два дня план был выполнен на 70 %, а потом – и на все 100 %. Но чекисты решили «добиться стахановских показателей». И добились: «Многие заключённые из карьера решили не уходить, пока не выполнят две нормы»<sup>2</sup>. И работать заставили, и проценты перевыполнили. Однако если применить такую практику в масштабах лагеря, то строительству пришлось бы содержать одного чекиста на каждые десять заключённых.

В Комягинском карьере были одни из самых плохих условий содержания.

РАПОРТУЮТ О ДОСРОЧНОМ ВЫПОЛНЕНИИ СЕНТЯБРЬСКОГО ПЛАНА 4 отделения. 29-IX. Досрочно выполнила план 26 сентября 4 колонна.

В своем рапорте трассоармецы пишут «несмотря на то, что колонна наша состоит исключительно из штрафников – путем упорной и повседневной работы с нами руководства колонны и отделения, мы добились этих успехов»

**Кагар открытое письмо**

1 Приказ по строительству № 132 от 4 ноября 1936 г. О льготах и взысканиях / За автомагистраль. № 45 (45). С. 3.

2 За автомагистраль. 1936. № 28 (28). С. 2.



*На сооружении шоссе Москва – Минск*

Можно предположить, что в лагере «кнут» применялся к отказчикам и нарушителям лагерной дисциплины, а также в показательных целях. Более распространенной и эффективной была всё-таки политика «пряника» – зачёты, условно-досрочное освобождение, материальное вознаграждение.

### **3.2. Производительность и эффективность**

Сложной и активно дискутируемой в последнее время проблемой является проблема оценки эффективности принудительного труда. Эффективность можно рассматривать как экономическое понятие через оценки производительности, рентабельности, фондоотдачи и ряд других критериев. Для руководства страны и лагерей она заключалась в том, чтобы получить строившийся объект в максимально сжатые сроки, затратив минимум всех ресурсов. Результативность применявшейся в Вяземлаге системы методов стимулирования можно определить, проанализировав производительность труда заключённых.

#### ***Производительность в 1936 г.***

В акте документальной ревизии по 4-му отделению Вяземлага за первое полугодие 1936 г. приведена плановая потребность в трудовых ресурсах и фактическое их наличие, производительность дорожной тех-



*Строительство шоссе Москва – Минск*

ники и механизмов, называются причины невыполнения плана. Производственным планом было определено, что заключённые 4-го отделения должны были выполнить 1 000 439 м<sup>3</sup> земляных работ. Шестую часть (16,4%) предполагалось выполнить с использованием дорожной техники и механизмов: экскаваторами – 88,5 тыс. кбм., механическими лопатами – 76 тыс. кбм. Пять шестых запланированного объёма земляных работ – 836 тыс. кбм. (83,6 %) должны были вручную выполнить лагерники. В том числе предполагалось 544 тыс. кбм. земли перевести тачками, 258 тыс. кбм. – грабарками. Для выполнения этих объёмов было запланировано направить в отделение 230 автомашин, 992 лошади и 7 500 заключённых. Норма производительности труда была установлена в 7,5 м<sup>3</sup> на один человеко-день и 16,1 м<sup>3</sup> на один коне-день.

Фактическая обеспеченность отделения трудовыми ресурсами и автотранспортом в этот период была следующей: 6 300 заключённых (84,0% плана), 776 лошадей (78,2% плана) и 57 автомашин (24,8% плана)<sup>1</sup>.

Выполнение производственных заданий характеризовалось следующими показателями. Всего за первое полугодие отделением было выполнено 930 тыс. кбм. земляных работ, что составляло 92,9% плана. В том числе было выполнено механизмами: экскаваторами – 43 тыс. кбм. (48,7% плана) и механическими лопатами – 76 тыс. кбм. (99,7% плана). В общее число выполненных работ вошли непредусмотренные первоначальным планом объёмы, выполненные грейдерами (более двух тыс. кбм.) и автомашинами (более трёх тыс. кбм.). Около 700 тыс. кбм. земляных работ

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 8.



*Использование гужевой силы на строительстве дороги Москва – Минск*

было выполнено вручную, в их числе 239 тыс. кбм. было перевезено на грабарках (83,7% плана) и 554 тыс. кбм. – на тачках (101,9% от планового объема). Таким образом, на долю ручного труда (без применения автомобильной и дорожной техники) пришлось около 83 % выполнения плана земляных работ.

В целом, в 4-м отделении средняя производительность ручного труда на земляных работах составляла 66,5 % (фактически один заключённый за день выполнял в среднем 5,0 м<sup>3</sup>), конного – 8 % (фактически за один отработанный конедень перевозилось 13,1 м<sup>3</sup> земли).

Для сравнения: в Волголаге в 1937 г. производительность труда заключённых составляла на выемке камня – 76,3 % (фактически выполнялось 9,0 м<sup>3</sup> при 11,8 м<sup>3</sup> плановых), на бетонных работах – 44,4 % (фактически выполнялось 0,4 м<sup>3</sup> при плане в 0,9 м<sup>3</sup>). Средняя выработка на один конедень составляла 6,5 м<sup>3</sup> при плановом задании в 7,2 м<sup>3</sup> (производительность – 90,3 %)¹.

### ***Механизированный труд***

Механизированный труд был намного производительнее ручного, но на его производительность оказывал влияние целый ряд факторов. Среди них основными были исправность, наличие запасных частей, обеспеченность топливом, шинами и маслом. Эффективность использования дорожных машин и механизмов на строительстве автомагистрали Москва – Минск была различной. Так, за лето 1936 г. средняя производительность машинно-дорожного отряда 4-го отделения оказалась равной 121,7% (выполнено 46,3 тыс. кбм. при 38 тыс. кбм., установленных планом).

1 Там же. Д. 2930. Л. 27, 28.

Машинно-дорожный отряд состоял из двенадцати механических лопат «Беккера», двух грейдеров и девяти тракторов ЧТЗ. Отдельные механизмы показывали стабильное перевыполнение плана. Так, для механических лопат «Беккер» дневная норма выработки была установлена в 125 м<sup>3</sup>. Фактически один заключённый, работавший на одном из таких механизмов, в среднем за июнь 1936 г. выполнял до 148 м<sup>3</sup> (118,4 % плана). Если сравнить производительность механических лопат, установленную в техническом паспорте (125 м<sup>3</sup>), с плановой производительностью ручного труда на земляных работах (7,5 м<sup>3</sup>), то получается, что один механизм мог заменить труд почти шестнадцати человек. Если исходить из средней фактической выработки механизмов и заключённых, то получается, что эффективность одной механической лопаты была почти в тридцать раз выше производительности труда лагерника.

#### НАМ ПИШУТ

Первый укаточный отряд 6 отделения еще 3 месяца тому назад дал заявку на предоставление для укатки гравийного полотна магистрали легкомоторных катков, но до сих пор этих катков еще нет. Отдел механизации предлагает использовать имеющиеся в отделении 4 моторных Рыбинских катка весом в 10 тонн и прицепные катки, используя для этой цели имеющийся в отделении трактор ЧТЗ.

С этим трактором оп нашему мнению ничего не получится, так как он своими гусеницами при поворотах будет разворачивать гравий глубиной до 20 сантиметров. Обученные 20 трактористов-укатчиков в результате этого используются не по специальности.

*За автомагистраль. № 39 (39). 1936. 26 октября. С. 4.*

Обратная ситуация наблюдалась в экскаваторном отряде 4-го отделения. Он состоял из трех экскаваторов ППГ-1,5 с ёмкостью ковша 1,5 м<sup>3</sup> и одного экскаватора Кунгуровского завода с ёмкостью ковша 0,35 м<sup>3</sup>, а также четырнадцати мотовозов, обслуживавших экскаваторы ППГ, и 36 вагонеток<sup>1</sup>. В первом полугодии 1936 г. запланированный объём работ экскаваторным отрядом был выполнен всего на 48,6%. При большой общей производительности техники, на итоговое выполнение плана повлияло большое число простоев. Так, экскаваторы имели более пятисот машино-часов неаварийных простоев, вызванных неподготовленностью рельсового пути. Необходимое количество рельс поступило в отделение только 13 июня. Экскаватор Кунгуровского завода имел 320 машино-часов аварийных простоев из-за нехватки одной шестёрки, которую можно было изготовить на заводе им. Калинина в Смоленске<sup>2</sup>. Необходимо отметить, что рассматриваемое нами 4-е отделение в это время носило звание «Краснознамённого», то есть его показатели выполнения плана работ и производительности труда были самыми высокими по лагерю.

1 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 8.

2 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 9.



*Механическая лопата*

Инженер Г.И. Попов: Очень плохо с механизмами – экскаваторы стоят, катки стоят, грейдеры не работают, а с камнедробителями совсем получается скверная история.

*Протокол общего партийного заседания при 6-м отделении Вяземлага № 9 от 11 сентября 1937 г. ГАНИСО. Оп. 1. Д. 58. Л. 88.*

### ***Производительность в 1939 г.***

Более подробными данными, характеризующими эффективность строительства в целом и производительность принудительного труда в частности, мы располагаем за 1939 и 1940 гг.

В 1939 г. по плану среднегодовое количество заключенных было определено в 15 114 человек, фактически было 13 101 человек (84,0% плана). Этот год характеризовался большими диспропорциями между необходимостью в рабочей силе и фактическом ее наличии. Так, в первом квартале отмечался избыток лагерников (120,0% плана), а период разворота работ, наоборот, характеризовался их острой нехваткой: во втором квартале обеспеченность Вяземлага подневольной рабочей силой составляла 80,0 % от плановой необходимости, в третьем – 74,0 %.

Трудовое использование заключённых на производстве было запланировано в 83 %. Фактически на производстве работало в первом полугодии 76,5 %, во втором – 83,6 % от списочного числа лагерников<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Там же. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 8, 12.

В 1939 г. средняя по всем видам производств выработка заключённых составляла 82,5 %. Следует иметь в виду, что плановая эффективность трудового использования лагерников стройфинпланом устанавливалась по следующему принципу. За основу были взяты единые республиканские нормы выработки и 10-часовой рабочий день в лагере. С коэффициентом 1,10 от единых республиканских норм рассчитывались нормы выработки для заключённых на строительных работах, с коэффициентом 1,13 для работавших на подсобных и вспомогательных производствах. Если же за основу брался 8-часовой рабочий день, то фактическая выработка одного заключённого в 1939 г. составляла 91,8 %. Производительность труда варьировала в зависимости от вида производства. Так, непосредственно на строительно-монтажных работах было выполнено 547 тыс. человеко-дней. Если исходить из плановых норм стройфинплана, то для выполнения этого объема работ необходимо было затратить только 463 тыс. человеко-дней. Среднегодовая производительность труда на строительно-монтажных работах в данном случае получается равной 84,5 %<sup>1</sup>.

Имеющиеся в нашем распоряжении документы позволяют сравнить производительность свободного и принудительного труда за 1939 г. В целом, в отчетах об эффективности труда в сталинских лагерях было не принято (запрещено) проводить отдельный подсчет производительности труда лагерников и вольнонаёмных. В документах, как правило, указывались суммарное количество часов, отработанных вольнонаёмными и заключёнными работниками. Также и средняя выработка рассчитывалась в виде суммарных показателей. С одной стороны, это обстоятельство крайне затрудняет анализ фактической эффективности использования свободного и принудительного труда в сталинских лагерях. С другой стороны, оно делает некорректным сравнение средних по лагерю выработок между отдельными лагерями, так как в разных лагерях соотношение численности вольнонаёмных и заключённых работников было различным. На строительстве автомагистрали Москва – Минск это соотношение составляло приблизительно 1:10 (1939 г.), в то время как, скажем, в Норильлаге оно было в два раза меньше – 1:20 (1940 г.).

В пояснительной записке к бухгалтерскому отчету Вяземлага и строительства автомагистрали за 1939 г. данные о производительности труда лагерников и вольнонаёмных рабочих были приведены отдельно. Возможно, это было вызвано пересчетом «заключённой» сметы строительства на «вольнонаёмную», о чем мы говорили выше. Вот эти цифры. За указанный год в целом по десяти видам производств на сооружении шоссе (строительно-монтажные работы, ремонтные мастерские, подсобные и вспомогательные производства и прочие) вольнонаёмными и заключёнными всего было отработано 3 392 014 человеко-дней со средней выработкой 87,3%.

1 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 13–14.



*Скрейпер на возведении первой советской автомагистрали*

В этом общем числе отработанного времени вольнонаёмными рабочими было выполнено 408 тысяч человеко-дней (12% от общей продолжительности). Средняя по десяти видам производств производительность труда вольнонаёмных рабочих составляла 122 %. Напомним, что в этот период средняя выработка заключённых равнялась 82,5 % из расчёта 10-часового рабочего дня или 91,8 % исходя из 8-часового рабочего дня<sup>1</sup>.

Эти данные наглядно подтверждают тезис о том, что производительность принудительного труда была значительно ниже труда свободного. Здесь необходимо также заметить, что высокая результативность труда заключённых в Вяземлаге в 1939 г. выражалась такими высокими для Гулага показателями в связи с высокой степенью механизации работ. Напомним, что производительность ручного труда лагерников в лучшем отделении Вяземлага составляла всего 66,5% (1936 г.)<sup>2</sup>.

Высокая степень механизации работ, выражавшаяся в большом удельном весе автомобильного транспорта, дорожных механизмов и агрегатов была особенностью второго периода строительства автомагистрали.

Производственным планом 1939 г. предполагалось, что для возведения шоссе будет направлено 408 автомашин, которые отработают 60 823 машинодней. По итогам года фактическая обеспеченность лагеря автотранспортом была 100 %, но отработал он только три четверти положен-

1 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д.14. Л. 14.

2 Там же. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 8.

ного времени (73,3 %). Причем, в разгар строительного сезона транспорт работал еще меньше: 46,0 % времени во втором квартале и 51,0 % в третьем. План по тоннажу перевозок перевозок был выполнен на 90,4% (фактически выполнялось 28,5 т вместо 31,5 т), по дальности – на 117,8% (310,0 т/км вместо 263,0 т/км плановых)<sup>1</sup>. Большая дальность перевозок объяснялась тем, что автомобильный транспорт, как и в предыдущий период, был, в основном, задействован на подвозе строительных материалов с железнодорожных станций или местных карьеров к полотну дороги. Большие простои машин объяснялись нехваткой резины и горючего. В среднем за год обеспеченность автотранспорта топливом составляла 69,0 %, причем в период с мая по август (разворот основных работ) эта цифра была еще ниже и доходила до 40,6 %. Резины было 47,3 % годовой потребности<sup>2</sup>.

Для сравнения: выработка автотранспорта в 1939 году в Норильлаге составляла 54 %, на строительстве Южной гавани – 87 %, в Сегежстрое – 81 %<sup>3</sup>.

Обеспеченность строительства магистрали Москва – Минск дорожными механизмами была следующей: экскаваторы одноковшовые – 22, моторные катки – 102, тракторы ЧТЗ – 103, тракторы ХТЗ – 70, моторные катки ГРЗ, ХТЗ и ЗИС – 90, грейдеры «А-12» – 39, камнедробилки типа «Акме» – 56, асфальтобетонные смесители – 25 (1 января 1939 г.)<sup>4</sup> Некоторая техника, как например, экскаваторы и смесители, была даже в излишке. В 1939 г. среднегодовое выполнение норм выработки дорожными механизмами составляло: экскаваторами – 61,0 %, моторными катками – 68,0 %, паровыми котлами – 70,0 %, мотовозами – 78,0 %, камнедробилками – 90,0 %, асфальтобетонными смесителями – 108,0 %<sup>5</sup>.

Выработка основных дорожных механизмов в Вяземлаге в 1940 г.: асфальтобетонные смесители марки «Г-1» – 110,0% (годовой норматив – 360 тыс. т, фактически – 402,3 тыс. т), камнедробилки «Акмэ» – на 78% (годовая норма выработки 250 тыс. км., фактическая – 195,09 тыс. км.)<sup>6</sup>. В 1940 г., также как и в предыдущий период, на эффективность использования автотранспорта оказали влияние необеспеченность резиной и горючим (62,8 % плана), отсутствие централизованного снабжения запасными частями, нехватка квалифицированных кадров. Для сравнения: выработка экскаваторов (по итогам 1938 г.) в Волголаге составляла 77 %, на строительстве Южной гавани – 44 %, на сооружении Горно-Шорской железной дороги – 29 %<sup>7</sup>.

---

1 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 11, 16.

2 Там же. Л. 16.

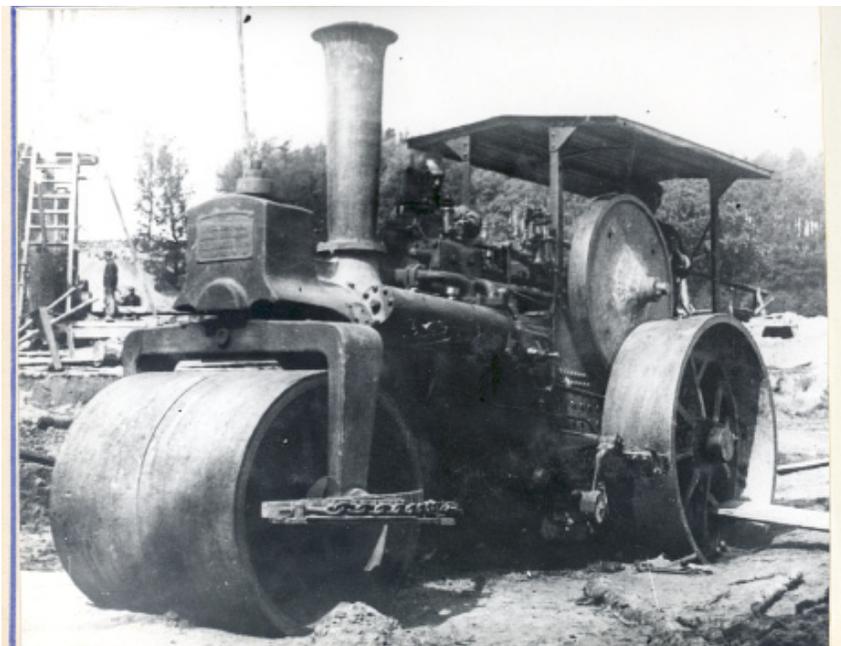
3 История сталинского Гулага. Т. 3. С. 152.

4 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 111.

5 Там же. Л. 16.

6 Там же. Д. 51. Л. 6, 17.

7 История сталинского Гулага. Т. 3. С. 151, 152.



*Паровой каток, использовавшийся на строительстве дороги Москва – Минск*

В справке Управления делами СНК СССР отмечалось, что строительство на автомагистрали Москва – Минск ведется *«неудовлетворительно <...> из материалов Промбанка видно, что нормы выработки за первое полугодие выполнены на 64,6 %, имеют место массовые простои механизмов (экскаваторы – 75 %, грейдеры – 89 %, катки – 63 %, автотранспорт – 64 %)»*<sup>1</sup>. Проведенная Промбанком в первом квартале 1940 г. проверка ряда основных строек ГУЛАГа НКВД выявила крупнейшие недостатки в использовании машин и механизмов. Так, на строительстве автомагистрали Москва – Минск *«112 самосвальных автомашин работают в году не более 2 месяцев, а остальное время бездействуют»*, кроме того, с *«большого количества механизмов сняты наиболее ценные части и детали»*<sup>2</sup>.

На производительность работы дорожных механизмов оказывал влияние целый ряд факторов. В их числе было и плохое техническое состояние техники и агрегатов. Некоторые из них эксплуатировались на строительстве автомагистрали с 1936 г., вследствие чего ряд отечественных

1 Справка Управления делами СНК СССР о согласовании план капитальных работ НКВД СССР на 1940 г. 27 ноября 1939 г. / Там же. С. 177.

2 Докладная записка управляющего Промбанком В.Я. Гроссмана заместителю председателя СНК СССР А.И. Микояну об использовании машин и механизмов на стройках НКВД СССР. 29 мая 1940 г. / Там же. С. 182.

механизмов требовал повторного капитального или даже восстановительного ремонта. Так, паровые катки в 1936 г. в большинстве своем были получены Вяземлагом уже значительно изношенными, бывшими ранее в эксплуатации. Причем *«по годам своего выпуска (1898, 1905 и 1908 гг.)<...> давно прошедшими все амортизационные сроки»*<sup>1</sup>.

Дробление строительных материалов является одним из наиболее дорогостоящих процессов по количеству расходуемой энергии, стоимости ремонта, замены быстроизнашивающихся дробящих частей, а также по первоначальной стоимости самого оборудования, требующего применения высококачественных металлов. Для выполнения работ по заготовке щебня в Вяземлаге в основном применялись камнедробилки типа «Акме» («Асте») Рыбинского и Ворошиловского заводов, а также камнедробилки отечественной конструкции Юго-Камского завода. Одним из главных недостатков работы камнедробилок являлось низкое качество камнедробильных щёк. Вместо запроектированных 500–700 м<sup>3</sup> щебня одна пара щёк разбивала всего 150–300 м<sup>3</sup>. Для приведения камнедробилок в действие предполагалось использование нефтяных двигателей мощностью в 22 лошадиные силы. Однако в силу ряда причин (конструктивных недостатков, отсутствия у двигателя запасных частей) для работы применялись трактора ХТЗ, сильно удорожавшие себестоимость работ. Грейдера простаивали по причине отсутствия тягловых единиц. Экскаваторами было выполнено менее 50 % нормативных возможностей, что объяснялось конструктивными недостатками (например, недоброкачеством приводного вала), и, главное, *«отсутствием эффективной организации работ техники»*<sup>2</sup>.

#### ПОЧЕМУ ВАЛЯЕТСЯ БЕТОНОМШАЛКА

Бригада **Костина** работала во 2 колонне 7 отделения на изготовлении бетона. При помощи механической бетономшалки бригада изо дня в день первыполняла план, давая хорошее качество бетона.

В октябре руководство отделения поребовало перевезти бетономшалку на ст. Одинцово для ликвидации прорыва. Тяжело было расставаться бригаде с механической бетономшалкой и переходить на ручное изготовление бетона: и качество бетона – худшее. И работа тяжелее <...>

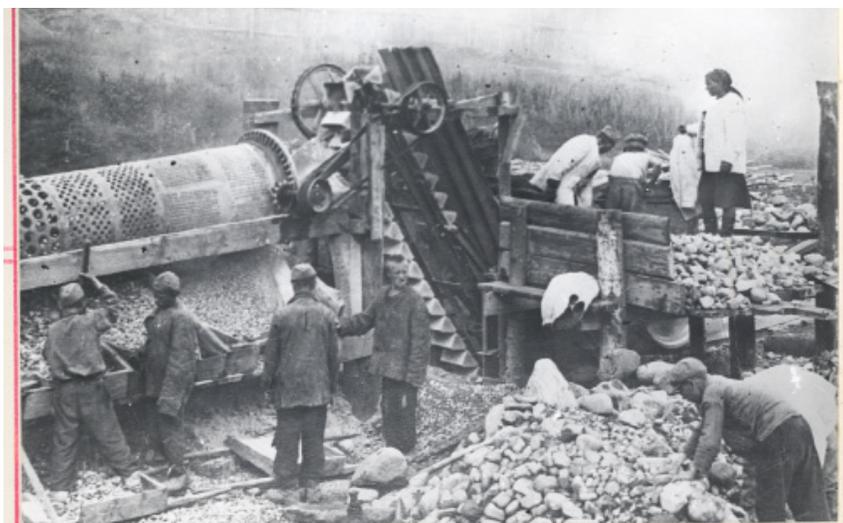
Каково же было удивление трассоармейцев 2 колонны, когда, две недели спустя, они увидели хорошо знакомую бетономшалку беспризорно валяющейся на том же месте куда они ее доставили – на станции Одинцово.

*За автомагистраль. № 51 (51). 1936. 25 ноября. С. 2.*

Несомненно, одной из причин большого числа простоев дорожной техники и механизмов являлось отсутствие квалифицированных кадров, которые могли бы на ней работать и её обслуживать. Отмечая высокую

1 ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 3080. Л. 56.

2 Там же. Д. 14. Л. 18.



*Работы на камнекрушильном агрегате. Вяземлаг. 1936 г.*

степень механизации работ, особенно во втором периоде строительства, необходимо заметить, что это обстоятельство обусловило возникновение проблемы отсутствия заключённых с необходимой квалификацией.

### ***Профессиональное обучение заключённых***

Как известно, средства производства (совокупность средств труда и предметов труда) взаимообусловлены трудом человека и неразрывно с ним связаны. Средства производства, в нашем случае техника и механизмы, ничего не значили без людей, обладающих определённым производственным опытом, навыками к труду и приводящими эти средства производства в действие. В Советском Союзе в 1930-е гг. повышение квалификации работников уже рассматривалось как фактор, повышающий общую производительность производства. Видимо, этим можно объяснить факт того, что в Вяземлаге было организовано профессиональное обучение лагерников.

В документах Вяземлага за 1939 и 1940 гг. встречается такое понятие как «подготовка массовых кадров заключённых»<sup>1</sup>. За 1939 г. в лагере профессиональное обучение прошли 1 324 лагерников, еще 54 человека осталось доучиваться на следующий год. Они получили следующие профессии: шофёры (361 чел.), мотористы (274 чел.), авторегулировщики (133 чел.), нивелировщики (65 чел.), лаборанты по асфальтобетону (50 чел.), десятники разных специальностей (48 чел.), электротехники (44 чел.),

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 104.

слесари (28 чел.), а также нормировщики (18 чел.), вулканизаторы (15 чел.), дорожные мастера (18 чел.), автоэлектрики (17 чел.) и другие<sup>1</sup>.

Удельный вес прошедших обучение составлял около 10 % от среднегодовой фактической численности заключённых. Четвертую часть выпуска составляли шоферы (27 %), мотористы должны были обслуживать и ремонтировать различные двигатели (21 %). Учитывая предстоящие работы по асфальтированию дороги, шла подготовка специалистов, знакомых с процессом изготовления и укладки асфальтобетона.

В документах 1939 г. также встречается плановое число «учеников» из числа заключённых. Так, в сфере транспорта и вспомогательных производств было запланировано 228 лагерников привлечь в качестве учеников и дублёров на механизмы; фактически по итогам года их было 154 человек<sup>2</sup>.

В целом, в большинстве посвященных Гулагу исследованиях отмечается, что в сталинских лагерях было необязательным, чтобы заключённые обладали каким-либо профессиональным потенциалом. Этот недостаток с лихвой восполнялся их численностью<sup>3</sup>. В исторической литературе факты профессионального обучения лагерников отмечаются, как правило, лишь применительно к послевоенному периоду (с конца 1940-х гг.)<sup>4</sup>. Г. М. Детков начало введения системы массово-технического обучения заключённых относит к началу 1940 г., когда приказом НКВД № 226 от 17 апреля было утверждено «Положение о массово-техническом обучении заключённых»<sup>5</sup>.

Необходимо отметить, что в ряде вышедших в последние годы исследований, посвященных истории отдельных лагерных образований, практика обучения лагерников элементарным профессиональным навыкам отмечается уже со второй половины 1930-х гг. Так, приказ НКВД № 95 от 21 марта 1936 г. о строительстве Туломской гидроэлектростанции предписывал начальнику Беломорско-Балтийского канала и начальнику строительства ГЭС, помимо прочего, обеспечить «*обязательное прохождение техминимума всеми рабочими, занятыми на основных работах, в первую очередь работающими на механизмах и бетоне*»<sup>6</sup>. К. Джойс отмечает, что М. М. Тимофеев, будучи начальником Беломорско-Балтийского лагеря (август 1937 – март 1941 г.), провел ряд мероприятий по стабилизации рабочей силы, чтобы предотвратить сезонные переброски заключённых. После этого им были введены подготовительные курсы для лагерников с целью поднятия производительности труда<sup>7</sup>.

1 Там же. Л. 104, 105, 106.

2 Там же. Л. 109, 110.

3 Детков М.Г. Указ. соч. С. 251; Иванова Г.М. Указ. соч. С. 238.

4 ГУЛАГ. 1917–1960. Т. 1. С. 145, 155, 188, 195, 203; Иванова Г.М. Указ. соч. С. 363.

5 Детков М.Г. Указ. соч. С. 252.

6 Заключенные на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР. С. 178.

7 Джойс К. ГУЛАГ в Карелии: 1929–1941 гг. / ГУЛАГ: Экономика ... С. 186.

Сооружение шоссе мирового уровня, а именно такой и была строящаяся автомагистраль по своим техническим характеристикам, – это сложный технологический процесс. Однако даже на первом этапе строительства, где подавляющий объём работ был выполнен вручную, без заключённых, обладающих определёнными профессиональными навыками, было не обойтись.

Так, ещё весной 1936 г. при культурно-воспитательном отделе Вяземлага была организована особая группа по подготовке кадров из числа лагерников. Уже в мае с отрывом и без отрыва от производства обучалось до 800 человек. 15 мая того же года в лагерной газете было напечатано поздравление начальника ГУЛАГа М. Д. Бермана, адресованное 92-м «курсантам первого выпуска автошколы Вяземлага».

#### КУРСАНТАМ ПЕРВОГО ВЫПУСКА АВТОШКОЛЫ

Поздравляю Вас курсантов первого выпуска автошколы Вяземлага с успешным окончанием учебы <...>

Уверен, что вы на практической работе водителей шоферов, бережно относясь к машине, совершенствуя свои знания, рационализируя свой труд покажете личный пример высокой дисциплинированности, трудо-вой организованности на производстве и в быту.

Помните, что только работой по ударному, по-стахановски, Вы приблизите сроки своего возвращения в великую семью трудящихся советского Союза.

Нач. ГУЛАГа НКВД, Комиссар Государственной безопасности 3 ранга  
М.Д. Берман

Второй набор автошколы состоял уже из 211 заключённых. Среди необходимых строительству профессий назывались «*квалифицированные рабочие-строители, автомобилисты, трактористы, экскаваторщики, кольщики, плотники, бетонщики, арматурщики и т.д.*»<sup>1</sup>

С одной стороны, применявшаяся в Вяземлаге практика массового обучения заключённых была исключением из гулаговских правил 1930-х гг. С другой, она не противоречила действовавшим нормативным актам. В Исправительно-трудовом кодексе (1933 г.) было закреплено, что организация труда лишенных свободы должна была содействовать сохранению и повышению их квалификации и получению квалификации не имеющими её (ст. 70).

Несомненно, что встречающееся в документах 1930-х гг. понятие «*массовое обучение*» далеко от современного значения слов профессия или специальность. Заключённых обучали лишь элементарным профессиональным навыкам. Обучение было вынужденной мерой, которая должна была помочь руководству лагерей решить конкретную задачу – повысить эффективность производства и, в конечном итоге, выполнить поставленную перед лагерем экономическую задачу.

<sup>1</sup> За автомагистраль. 1936. № 2 (2). С. 1, 2, 4.

С одной стороны, в Вяземлаге мы находим все те основные черты, которые были характерны для лагерей НКВД второй половины 1930-х гг. С другой стороны, можно выделить специфические черты, сближавшие Вяземлаг с лагерями, занимавшимися сооружением стратегически важных народнохозяйственных объектов.

Трудовое использование лагерников на сооружении автомагистрали Москва – Минск (группа «А») было запланировано выше средних по лагерям НКВД лимитов, что было характерно для лагерей, занимавшихся капитальным строительством. Фактическое использование контингентов группы «А» на сооружении шоссе было несколько ниже определённого производственным планом, но выше средних по лагерям НКВД показателей. На протяжении 1936–1941 гг. в лагере отмечалось незначительное увеличение удельного веса заключённых, занятых на производстве, чего лагерная администрация добивалась за счёт сокращения лагерной obsługi (группа «Б»).

Доля слабосильных, больных и инвалидов в Вяземлаге была, как правило, в три раза меньше, чем в среднем в исправительно-трудовых лагерях Гулага.

Структура принудительного труда на сооружении шоссе Москва – Минск была следующей: 75 % заключённых работали в качестве рабочих, 10 % – в лагерной обслуге, по 6 % являлись служащими и младшим обслуживающим персоналом, 3 % были привлечены в качестве ИТР (1939 г.). Несмотря на довольно значительную нехватку заключённых, фактическое соотношение этих производственно-промышленных и лагерных профессиональных групп в целом соответствовало плановым показателям. Лишь инженерно-технических работников было вдвое меньше необходимого.

Вполне соответствуя общим тенденциям по Гулагу, в первые годы строительства большое число заключённых использовалось на вольнонаемных должностях в качестве инженерно-технических работников и служащих. Однако с течением времени их число стало сокращаться. В 1939–1940 гг. на должностях со средними и высшими окладами по возможности нанимали вольнонаёмных работников, а лагерники, вопреки распространённому мнению, в качестве ИТР и служащих использовались, в основном, в низовом звене.

Управление строительства автомагистрали и Вяземлага НКВД

1. ТОПИЛИНА Вера Яковлевна – картотечница отдела кадров. Работает, не считаясь со временем.

2. ЮШКО Василий Осипович – зав. делопроизводством административного отдела. Исполнитель. Отношение к работе – исключительно добросовестное. Очень аккуратен.

3.3. ДАЛИДОВИЧ Михаил Лаврентьевич – техник экскаваторно-транспортной группы. Личным участием способствовал скорейшей сдаче железнодорожных путей в эксплуатацию. Сверх основных обязанностей выполняет проектную работу.

4. ТИЛИПМАН Аркадий Ильич – экономист контрольно-планового отдела. Дисциплинирован на работе и в быту.

5. БЛАЖЕВИЧ Федор Михайлович – старший статистик контрольно-планового отдела. Старателен. Исполнителен. Ударник.

6. МИТРАХОВИЧ Ефимия Прохоровна – уборщица Управления. Работу исполняет аккуратно, честно и внимательно. Лучшая уборщица Управления.

7. ЛУТС Геннадий Борисович – зав. складом отдела технического снабжения. Свою группу товаров, инструментов и метизов привел на складе в образцовое состояние.

8. ХАЙКИН Липпо Хаймович – экспедитор отдела технического снабжения. В короткий срок наладил работу, разгрузил залежи грузов и в настоящее время образцово ведет свою работу.

9. СНИГИРЬ Георгий Иванович – ответственный исполнитель по лесной группе отдела технического снабжения. Хорошо знает свое дело. Аккуратно выполняет серьезные поручения по отделу.

10. ОРЛОВ Михаил Макарович – ответственный исполнитель группы оборудования. Хорошо поставил учет и контроль. Благодаря чему отдел имеет большую экономию.

11. ДУБРОВИН Алексей Алексеевич – инженер-экономист отдела капреперов. Порученное ему дело выполняет добросовестно и аккуратно.

12. ДУНАЕВСКИЙ Владимир Павлович – начальник отдела технического снабжения. Ударник. Много внимания уделяет, несмотря на свою занятость, работе тройки С и У и культурно-воспитательной работе. В улучшении быта 3-к состава ИТР Управления проявил большую заинтересованность. Активно помог утеплить палатку общежития.

13. НУДЕЛЬМАН Михаил Борисович – руководитель ларьковой группы отдела общего снабжения. Предан делу. Выполняет работу со знанием дела, добросовестно и аккуратно. Имеет хороший отзыв о его работе на трассе.

14. ТУРКИНА Ольга Федоровна – руководитель хоз.-обиходной группы отдела общего снабжения. Проявила себя как преданная делу, исполнительная и аккуратная работница. Ударница. На работе и в быту дисциплинирована.

15. ЮСИМ Борис Натанович – инспектор отдела общего снабжения. Большую часть времени находясь на трассе, он своим опытом и консультацией оказывает активную помощь подразделениям. Работает поударному без ограничения по времени.

16. ТОПОРОВ Иван Александрович – ответственный исполнитель прод. фуражной группы отдела общего снабжения. Очень инициативный работник. Работает, не считаясь со временем. В быту и на работе дисциплинирован.

*Шестой список кандидатов на льготы. За автомагистраль. 1936. 30 октября. № 41 (41). С. 2.*

За пять лет возведения автомагистрали соотношение принудительно-го и свободного труда претерпело значительные изменения. В начальный период строительства, предполагавший массовое использование

ручного труда заключённых, это соотношение на периферии планировалось почти 1:30. По итогам первого полугодия оно фактически составляло 1:18. В 1940 году в Вяземлаге на двух вольнонаёмных работников приходилось пятеро заключённых. Резкое увеличение доли свободного труда было определено резким сокращением численности лагерников.

Эффективность принудительного труда была намного ниже, чем определялась лимитами НКВД. Максимальная производительность ручного труда была 66 % (1936 г.). В период с высокой долей механизированных работ средняя выработка заключённых равнялась 82 %, что было в полтора раза меньше выработки вольнонаёмных рабочих (1939 г.).

Для организации принудительного труда и поднятия его производительности в Гулаге применялось сочетание различных методов принуждения, побуждения и стимулирования. В лагерях использовались как типичные для советских предприятий способы повышения эффективности производства (денежное премирование, улучшение бытовых условий и другие), так и специфические лагерные (система зачётов рабочих дней, условно-досрочное освобождение, заключение в штрафной изолятор и другие).

В Вяземлаге намного шире, чем в целом в лагерях НКВД, применялись система зачётов рабочих дней и условно-досрочное освобождение. Причина эффективности этого метода заключалась в небольших общих и остаточных сроках заключения большинства работавших на сооружении шоссе лагерников. После отмены условно-досрочного освобождения (середина 1939 г.) главным методом стимулирования производительного труда стали денежные выплаты. Переход на широкое применение материального премирования лагерников привел к тому, что по результатам одного года работы строительство автомагистрали Москва – Минск решением Экономического совета при СНК СССР было переведено с «заключённой» на «вольнонаёмную» смету.

ВОХР и производство. Не все стрелки хорошо работают, большинство к работе относится пассивно. Это потому, что командование не сообщает о положении в отдельных бригадах, о причинах плохой выработки и т.д., часто бывает – бригада лежит, не работает, а стрелок не реагирует/

*Выписка из протокола общего партсобрания организации ВКП(б) при 6-м отделении Вяземлага № 8 от 11 августа 1937 г.*

ГАНИСО. Оп. 1. Д. 58. Л. 83 об.

О пьянке среди ВОХР т. Попов знал, хотел устранить сам, не обращаясь в 3-ью часть, а когда этих фактов накопилось только тогда написал рапорт

*Выступление начальника 3 части 6-го отделения Вяземлага на общем партийном собрании организации ВКП(б) при 6-м отделении Вяземлага № 8 от 11 августа 1937 г. ГАНИСО. Оп. 1. Д. 58. Л. 84 об.*

## Побеги

Побеги в лагерях ГУЛАГа были явлением распространенным. Периодически издавались приказы НКВД, предписывающие вести решительную борьбу с побегами, но ситуация как в Вяземлаге, так и в целом по лагерям НКВД изменялась мало.

В Вяземлаге за первые три года существования лагеря сбежало 6 793 заключённых (данные на 1 декабря 1938 г.)<sup>1</sup>.

Насколько можно судить по материалам внутрилагерной газеты политчасти ВОХР Вяземлага «На страже автомагистрали» (1936 г.), побеги были явлением настолько обыденным, что на них не заострялось внимание. В одном из номеров мелким шрифтом промелькнули заметки следующего содержания: «*в части товарища Биберсова (4 отделение) <... > стрелок Готовников отлучился, а в это время через вахту был совершен групповой побег*». И далее: «*за побеги, допущенные по вине стрелков Гречина и Ваничева (часть т. Ярошинского, 3-й ОЛП) на них возложены адмвзыскания: Гречин арестован на 15 суток и Ваничев на 30 суток*»<sup>2</sup>.

И, наоборот, газета с гордостью писала, что в каком-то лагерном подразделении Вяземлага за декаду или две не было ни одного побега: «*за 15 дней сентября подразделение т. Копылова части тов. Бибарсова (4 отделение) не имеет ни одного побега*»<sup>3</sup>.

Приказ НКВД № 0029 от 28 января 1938 г. констатировал, что, несмотря на целый ряд приказов о решительной борьбе с побегами, «*данные о побегах за 1937 г. говорят о том, что серьезного перелома в этом отношении нет*». Далее в нем говорилось о том, что в ряде лагерей (Дмитровском, Вяземском, Калужском и других) в 1937 г. были достигнуты успехи в смысле значительного сокращения побегов и увеличения процента задержания беглецов<sup>4</sup>.

Основными причинами неэффективности борьбы с побегами в этом приказе назывались следующие. Во-первых, отсутствие ответственности начальников лагерных подразделений за побеги заключённых, что влекло отсутствие надлежащего режима содержания, неудовлетворительное состояние охраны (распушенность, нарушение правил конвойно-караульной службы, нерациональное использование заключенных). И, во-вторых, почти полное отсутствие агентурно-профилактической работы по линии 3-го отдела по предупреждению побегов.

Кроме того, в приказе констатировалось, что начальники лагерей и начальники 3-х отделов, «*не понимая, что каждый побег заключенного, а особенно осужденного за к.-р. преступление, является чрезвычайным*

---

1 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3382. Л.

2 На страже автомагистрали. 24 сентября 1936 г. № 11. С. 4.

3 В подразделении т. Копылова // На страже автомагистрали. № 11. С.1.

4 Приказ НКВД СССР № 0029 от 28 января 1938 г. О борьбе с побегами заключенных из лагерей НКВД. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 20. Т. 1. Л. 20, 20 об.

*происшествием», по прежнему ограничиваются простой регистрацией побегов, оперативной организацией борьбы с побегами не руководят, оставляют без элементарного расследования факты побегов, розыск беглецов объявляют с огромным опозданием виновных в допущении побегов оставляют безнаказанными<sup>1</sup>.*

Одной из существенных причин побегов приказ № 0029 назвал *«недопустимо слабую карательную практику в отношении задержанных беглецов»*. Достаточно указать, что из числа бежавших лагерников, которые были задержаны в 1937 г. самими лагерями, к уголовной ответственности через лагерные суды было привлечено не более 15 %. Прочие, таким образом, остались безнаказанными<sup>2</sup>.

Методы, направленные на снижение числа побегов, были самыми разнообразными. Так, в 1936 г. на страницах внутрилагерной печати Вяземлага был отмечен «передовой» опыт подразделения Корнюшина в 5-м отделении Вяземлага, стрелки которого соорудили переносные вышки.

#### ПЕРЕНОСНЫЕ ВЫШКИ

Включившись в борьбу за выполнение сентябрьского плана и ликвидации отставания на трассе, подразделение тов. КОРНЮШИНА части т. ЧМЕЛЯ (5 отделение) не допускает ни одного побега из своей колонны. Наоборот, подразделение имеет несколько задержаний из других колонн.

В целях усиления борьбы с побегами, силами стрелков на трассе оборудованы переносные вышки.

*На страже автомагистрали. № 11 (11). 1936. 24 сентября. С. 3.*

Приказ НКВД № 00518 от 11 мая 1939 года «О недочетах в несении службы военизированной охраной ГУЛАГа» рассказал о совсем другой практике. 16 апреля 1939 г. командир 2-го взвода ВОХР Вяземлага Артамонов, *«желая проверить бдительность выделенного им наряда, переодел в лагерное обмундирование стрелка охраны Трухачева и поручил последнему инсценировать побег заключенного. В результате этой инсценировки несколько стрелков, находящихся на постах, открыли по "беглецу" стрельбу, и только по счастливой случайности Трухачев не был убит»*. Этим же приказом начальнику ВОХР Вяземлага Матасову было поставлено на вид с предупреждением, что *«в случае повторения подобных экспериментов он будет предан суду»*<sup>3</sup>.

Ответственность за побеги возлагалась на лагерное руководство, на начальство военизированной охраны и 3-й части. Так, например, приказом НКВД № 0155 от 13 августа 1938 г. начальник ВОХР и бывший начальник 3-й части Бамлага были отданы под суд. В вину им ставилось большое количество побегов заключенных из Бамлага, среди которых *«много к.-р. беглецов»*, а также тот факт, что более 50 % беглецов не было задержано<sup>4</sup>.

1 ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 20. Т. 1. Л. 20, 20 об.

2 ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 20. Т. 1. Л. 20 об.

3 Петров Н.В. История империи ГУЛАГ. Т. 3. URL: <http>

4 ГАРФ Ф. 9401. Оп. 1. Д. 22. Л

Как же обстояло дело в Вяземлаге? Сведения УРО ГУЛАГа о численности бежавших заключенных за пять месяцев 1938 г. рисуют следующую картину (см. таблицу).

Таблица

**Бежавшие заключённые в Вяземлаге и в ИТЛ ГУЛАГа, 1938 г. (чел.)**

	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Октябрь
ИТЛ	2 814	1 575	2 409	2 879	3 358	1 855
Вяземлаг	88	66	64	167	338	109

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 183; Д. 1140. Л. 2, 3.

С января по май 1938 г. из Вяземлага бежало 723 заключённых, всего из 36 лагерей – 13 035 чел. Интересна помесечная динамика побегов. В целом по лагерям НКВД прослеживается некоторое колебание числа беглецов: увеличение к летнему периоду и спад в октябре.

В Вяземлаге эти колебания намного более ярко выражены. Так в январе, феврале и марте бежавших было 88, 66 и 64 чел. соответственно. В апреле их число увеличилось до 167 чел., а в мае достигало уже 338 чел. На апрель и май пришлось четверть всех побегов (26 %). В октябре их число опять снизилось (до 109 чел.)<sup>1</sup>.

Это можно объяснить комплексом причин. Во-первых, это массовое поступление «свежих» этапов в апреле – мае. Как отмечалось выше, основная масса прибывавших в Вяземлаг осужденных направлялась из ОМЗ, т.е. тюрем, бежать из которых было практически невозможно. Другое дело Вяземлаг, в котором ограждение зоны порой представляло из себя вкопанные на расстоянии трех–четырёх метров друг от друга столбы, на которых было всего две–три поперечные жерди.

Вместо настоящего ограждения – ломаные жерди. Вышку, того и смотри, ветром снесет. Неудивительно поэтому, что здесь побег – явление нередкое.

А уже пора-бы оборудовать ограждение зоны как следует. Необходимо срочно привести в порядок зону.

*На страже автомагистрали. № 11 (11). 1936. 24 сентября. С. 3.*

Еще одной причиной роста числа побегов в весенне-летний период могли стать сложности конвоирования и охраны во время проведения работ. Так, в зимние месяцы заключённые на работах размещались компактно в пределах карьера или ОЛП. С мая начинались основные работы на трассе, характеризовавшиеся большой протяженностью в пространстве.

1 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 183; Д. 1140. Л. 2, 3.

За год (с 1 января 1938 г. по 1 января 1939 г.) из Вяземлага бежал 1 941 заключённый, из них было задержано 1 372 чел. (70,7%). Средний процент задержания по сорока лагерям НКВД за этот период равнялся 72 % (задержано 21 571 из 30 016 бежавших)<sup>1</sup>.

С 1 июля по 1 октября 1940 г. из Вяземлага бежало 43 чел. (0,5% от списочного числа), всего из лагерей НКВД – 3 110 чел. (0,2% от общего числа лагерного населения). Процент задержания в Вяземлаге равнялся 37 % (16 чел.), всего в ИТЛ – 89 % (2 772 чел.)<sup>2</sup>.

\*\*\*

Можно предположить, что условия содержания заключённых в Вяземлаге благоприятствовали осуществлению побегов. Это объяснялось, с одной стороны, объективными причинами, характерными для всех лагерей в рассматриваемый период (плохая организация конвойно-караульной службы, слабая профилактика побегов, порой отсутствие соразмерного наказания за побег и ряд других). С другой стороны, на этом сказывалась и специфика лагеря. Большая протяженность фронта работ играла на руку беглецам. Кроме того, само расположение лагеря в густонаселенной части страны, в непосредственной близости от железнодорожных веток, делало побег не столь уж трудным делом.

НЕТ (Но есть место, чтобы поставить)

Иллюстрация - «Вместо настоящего ограждения – ломаные жерди

Фото из газеты «На страже автомагистралей». № 11 (11). 24 сентября 1936 г. С. 3.

---

1 ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 52, 53.

2 Подсчитано по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1160. Л. 1 об.

## Глава IV. ВОЛЬНОНАЁМНЫЕ

Данная глава посвящена вольнонаёмным Вяземлага и строительства автомагистрالی Москва – Минск. В ней рассматривается структура вольнонаемного труда, приводится численность занятых в производственном и лагерных секторах, рассказывается об условиях труда и быта.

### 4.1. Численность и состав

#### *«Кадры с подмоченной репутацией»*

Одним из ведущих специалистов в области истории сталинских лагерей, занимающимся, помимо прочего, проблемами его кадрового состава, Н. В. Петровым дана меткая характеристика сотрудникам ГУЛАГа – *«кадры с подмоченной репутацией»*<sup>1</sup>. Надо лишь оговориться, что речь о служивших и работавших в «лагерном секторе», отвечавшем за охрану и содержание заключенных. С чем, собственно, традиционно Гулаг ассоциируется до сих пор.

Основным поставщиком работников лагерей в 1930-е гг. были чекисты, лишенные политического доверия, которое в большинстве случаев не было нигде документально зафиксировано. Многие аспекты биографии чекиста, например, социальное происхождение из «чуждой среды» или пребывание за границей, могли обеспечить ему перевод на работу в систему лагерей. Комплектация кадров часто происходила за счет провинившихся или даже осужденных работников ОГПУ – НКВД. В 1937 г. от 40 % до 60 % работников системы мест заключения были бывшими заключенными. Сотрудники системы исполнения наказания представляли собой, в основном, массу беспартийную и малообразованную: работников с высшим и средним образованием было в два раза меньше, чем в органах НКВД, а с низшим, наоборот, в два раза больше. Историками отмечается крайне низкий престиж работы в системе исправительно-трудовых лагерей<sup>2</sup>.

В общественном сознании силен миф, что «нормальные» люди в системе исполнения наказания работать не пойдут. Многочисленные воспоминания о сталинских лагерях едины в том, что в лагерях работали жестокие, зачастую спившиеся и деградировавшие люди. Лишь в качестве исключения упоминается кто-то, отличавшийся человеческим отношением к лагерникам.

<sup>1</sup> Петров Н.В. Введение / История сталинского Гулага. Т. 2. Карательная система: структура и кадры. С. 42.

<sup>2</sup> Там же. С. 42, 44, 45, 47.

## **Общая численность**

Массовое использование вольнонаёмного труда в Вяземлаге и на строительстве магистрали Москва – Минск было изначально запланировано. В данном случае наблюдается принципиальное отличие от «первенца» советской лагерной системы – Беломорско-Балтийского лагеря, в котором при максимальной численности лагерников, доходившей до 100 тыс. человек в 1932 г., работало лишь 37 кадровых работников ОГПУ, а практически все прочие должности занимали заключённые<sup>1</sup>.

Документальными данными о численности вольнонаёмных работников Вяземлага в 1936 г. мы располагаем только по одному из периферийных подразделений – 4-му строительному отделению. На 1 июля 1936 г. в нём содержалось 6 300 заключённых и работало 343 вольнонаёмных работника<sup>2</sup>. Строительное отделение в 1936–1939 гг. являлось основной периферийной единицей Вяземлага. Если исходить из того, что в это время в лагере насчитывалось 8 отделений и 4 отдельных лагерных пункта (всего около 44-х тыс. заключённых), то можно предположить, что число вольнонаёмных в штате периферийных подразделений (без штата Управления и рабочих) могло составлять 2,5 тыс. чел.

Плановый штат вольнонаёмных 4-го отделения был утвержден Управлением лагеря и строительства в 263 чел.<sup>3</sup>, т.е. уже в первый год существования Вяземлага предполагалось, что штат периферийных подразделений удастся укомплектовать, как минимум, двумя тысячами вольнонаёмных.

Превышение лимитов штата вольнонаёмных работников объяснялось тем, что сметой был предусмотрен штат инженерно-технического и административного аппарата в отделениях и колоннах, но не был учтен штат во всех более мелких производственных подразделениях (прорабствах, строительных участках, мастерских и прочих).

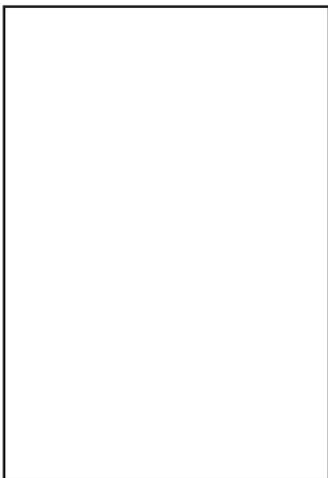
Периферийные подразделения Вяземлага состояли из переменного количества единиц, число которых варьировало в зависимости от текущих производственных задач. Так, в строительное отделение могло входить от 15 до 25 строительных колонн, несколько автомобильных и экскаваторных отрядов, ремонтные мастерские, карьерные подразделения, строительные участки и прорабства. Строительные участки и прорабства могли быть организованы и в составе отдельных колонн. Если подразделение было занято на сооружении искусственных сооружений, то могло быть организовано несколько прорабов (по земляному полотну и проезжей части, по путепроводу, по мосту).

Сложная и разветвленная структура периферийных производственных подразделений Вяземлага обусловила фактическое увеличение

<sup>1</sup> Иванова Г.М. Указ. соч. С. 163.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 4.

<sup>3</sup> Там же. Л. 4.



*Стрелок-отличник Мавричев  
подразделения тов. Пантелее-  
ва Вяземского дивизиона*

штата вольнонаемных работников как минимум на треть от запланированного (на 30,4 %). Более того, за первых четыре месяца существования лагеря и строительства этот штат, в основном, удалось укомплектовать.

Мы не располагаем данными об общей численности вольнонаемных, работавших или служивших в лагерном секторе Вяземского лагеря. Штатная численность рядового и младшего командного состава военизированной охраны (ВОХР) лагерей определялась в зависимости от категории лагеря, которая в свою очередь определялась численностью заключённых. В 1936 г. для Вяземлага этот лимит был установлен в 5 %, в том числе 2 % разрешалось использовать «самоохранников»-заключённых<sup>1</sup>.

Численность военизированной охраны в первые годы строительства неизвестна. Пять процентов от 56 тыс. заключенных, содержащихся в лагере осенью 1936 г., составляют 2 800 человек, в том числе можно предположить 1 680 вольнонаёмных рядового и младшего командного состава.

Плановая потребность в вольнонаемной рабочей силе на четвертом году существования лагеря и строительства составляла 5 019 чел. Фактически в 1939 г. в лагере работало 5 336 чел., в том числе 3 975 штатных работников и 1 361 рабочий<sup>2</sup> (среднегодовые данные).

Численность штата периферийных подразделений Вяземлага в течение года была более-менее стабильной, хотя количество заключённых очень сильно колебалось. Так, во время сворачивания строительных работ (зима и весенняя распутица) число осужденных могло сокращаться в два раза, однако штат – нет. Согласно пояснительной записке к бухгалтерскому отчету лагеря и строительства за 1939 г. даже лагерный аппарат и obsлуга *«в силу производственных условий оставались стабильными, поскольку низовые точки (строительные отряды) даже при малом контингенте оставались на своем месте»*<sup>3</sup>.

На 1940 г. планировалось сокращение масштабов производственной деятельности Вяземлага и резкое уменьшение среднегодовой численности заключённых (с 36 тыс. чел. до 13 тыс. чел.). Вследствие этого предполагалось сокращение планового числа штатных сотрудников и рабочих

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1138. Л. 231.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 38.

на 1 272 чел., что составляло 25,3 % от плановых показателей (с 5 019 до 3 747 чел.).

Если взять за основу фактическое число работавших в 1939 г. (5 336 чел.), то сокращению должны были подвергнуться 1 589 чел., что составляло около 30 %. Сокращение штатной численности работников лагеря и строительства началось в конце 1939 г. Известно, что в это время 120 чел. было уволено по сокращению штатов, 86 чел. было откомандировано на другие лагерные стройки<sup>1</sup>.

Фактически на 1 апреля 1940 г. в штате лагеря и строительства значилось 3 078 чел. (без рабочих)<sup>2</sup>. Другой источник называет среднегодовое число вольнонаёмных в 1940 г. 3 970 чел., в том числе 2 372 штатных и 1 598 рабочих<sup>3</sup>.

\*\*\*

На строительство автомагистрали Москва – Минск и в Вяземлаг планировалось привлечение значительного числа вольнонаёмных работников, которых предполагалось задействовать как в лагерном, так и производственном секторах. Штат периферийных подразделений в 1936 г. рассчитывалось комплектовать, как минимум, двумя тысячами человек. Фактически уже через полгода после начала строительства он оказался почти на треть больше. К 1939 г. штат Управления лагеря и строительства, а также периферийных структур в сумме достигал порядка 4 тыс. чел. На рубеже 1939–1940 гг. штат Управления и периферии вследствие сокращения масштабов лагеря и строительства уменьшился до 3 тыс. чел.

### ***Структура вольнонаёмного труда по сферам занятости (профессиональным группам)***

Согласно принятой в 1930-е гг. классификации, к промышленно-производственному персоналу относились лица, которые были заняты трудовыми операциями, связанными с основной деятельностью предприятия (выполнением работ промышленного характера, изготовлением промышленной продукции, организацией производства, управлением предприятием и др.). Инженерно-технические работники (ИТР) осуществляли организацию и руководство производственным процессом. Основанием для отнесения работника к числу ИТР являлось не образование, а занимаемая должность, для исполнения которой требовалась квалификация инженера или техника. В число служащих включены как руководители и специалисты, так и другие служащие (конторский, счетный, учетный и т. п. персонал). Младший обслуживающий персонал – это

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 13.

<sup>2</sup> Там же. Л. 18, 19.

<sup>3</sup> Там же. Д. 51. Л. 46, 47.

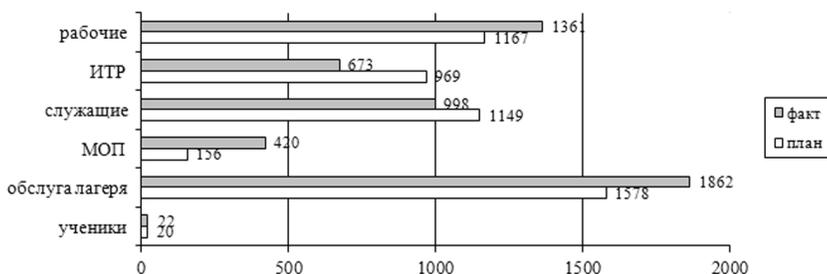
работники, не участвующие непосредственно в процессах производства продукции и управлении этими процессами, а выполняющие функции обслуживания (уборщики, сторожа, прачки, шоферы легковых машин). В число лагерной obsługi были включены как лагерная obsługi (работники кухонь, столовых и прачечных и т.п.), так и рядовой и младший командный состав военизированной охраны.

Подробными данными, характеризующими структуру сфер занятости в Вяземлаге и на строительстве автомагистрали, мы располагаем лишь за 1939 и 1940 гг. С одной стороны, они, конечно, не дают полной картины динамики за все время строительства, однако позволяют сделать ряд выводов. Профессиональная структура вольнонаемного труда этого периода (четвертый и пятый годы строительства) уже может характеризоваться как относительно устоявшаяся и соответствовавшая конкретным потребностям сооружения шоссе. С другой стороны, сравнение данных о численности различных профессиональных групп в 1940 г. с предыдущим годом дает возможность проследить структурные отличия двух основных этапов, отличающихся видом производственной деятельности, степенью механизации работ, организацией периферийной структуры и рядом других характеристик.

Плановая необходимость и фактическое наличие вольнонаемной рабочей силы в Вяземском лагере и на сооружении магистрали в 1939 г. представлены в Диаграмме 4.1.

Диаграмма 4.1

### Плановая и фактическая численность вольнонаёмных Вяземлага, 1939 г. (чел.)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108, 108 об.

Планом на 1939 г. предполагалось, что военизированная охрана и лагерная obsługi должны были составлять около одной трети всех вольнонаемных (31,4 %), около одной четверти – рабочие (23%). Чуть менее

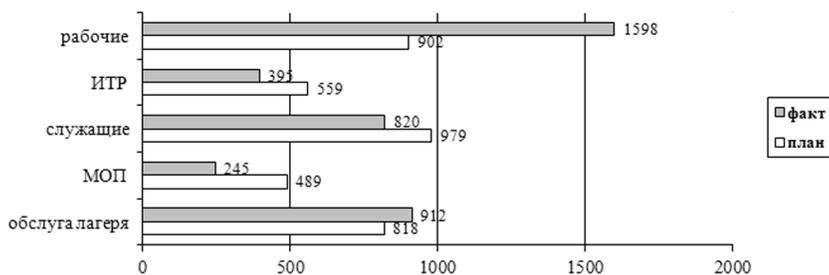
половины вольнонаемных должны были быть из числа штатного производственного персонала: 22,9 % служащих, 19,3% ИТР и около 3% младшего обслуживающего персонала.

Фактически персонал по обслуге лагеря и военизированная охрана составляли почти третью часть работавших в лагере и на строительстве (34,9 %). Бóльший удельный вес этих групп мог быть вызван установкой НКВД этого года на максимально возможное сокращение числа заключённых, занятых в лагерной обслуге и «самоохранников», для направления их на основные работы. На втором месте, лишь ненамного превысив плановые показатели, оказались вольнонаемные рабочие (25,5 %), на третьем месте – служащие (18,7%). Фактический удельный вес ИТР оказался в полтора раза меньше запланированного и составлял всего 12,6 %. Доля МОП была в два с половиной раза больше, чем было определено первоначальным планом (7,9%).

Сравнение фактической численности вольнонаёмных Вяземлага в 1939 г. и её планируемого наличия в 1940 г. даёт представление о том, как должна была измениться структура вольнонаёмного труда на втором этапе строительства (диаграмма 13). Фактическая структура 1940 г. отражает производственную необходимость второго этапа сооружения шоссе.

Диаграмма 13

### Плановая и фактическая численность вольнонаёмных работников Вяземлага, 1940 г. (чел.)



Сост. по: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 46, 47.

По сравнению с предыдущим годом структура вольнонаёмного труда демонстрирует ряд отличий. Во-первых, удельный вес лагерной обслуги и военизированной охраны должен был сократиться до 21,8 %, что было в полтора раза меньше как плановых, так и фактических показателей 1939 г. Бóльшую часть вольнонаёмных лагеря и строительства теперь со-

ставляли служащие (26,1 %). Удельный вес рабочих (24,1 %) практически соответствовал данным предыдущего года. Доля ИТР должна была сократиться до 14,9 % от общего числа всех вольнонаёмных.

Запланированное уменьшение среднегодовой численности заключённых обусловило сокращение необходимого числа ВОХР и лагерной obsługi более чем вдвое (с 1 862 до 818 чел.), их удельный вес уменьшился на треть и стал составлять 23,0 %. Фактическая численность этих двух групп на 11 % превышала план.

Незначительному сокращению должен был подвергнуться инженерно-технический состав лагеря и строительства (с 673 до 559 чел.), в основном, за счёт его низового звена. Фактически число работавших в лагере ИТР уменьшилось почти вдвое (с 673 до 395 чел.), удельный вес несколько понизился и стал составлять всего 10,0 %.

Вольнонаёмных, работавших в качестве служащих или МОП, сокращать не предполагалось: запланированная на 1940 г. численность этих групп соответствовала их фактическому наличию в предыдущий период.

Фактически в абсолютных цифрах наблюдается снижение численности служащих (с 998 до 820 чел.), хотя удельный вес незначительно вырос и стал составлять 20,7 %. В абсолютных показателях отмечалось большое сокращение младшего обслуживающего персонала, однако удельный вес их изменился незначительно (6,2 %)<sup>1</sup>.

В полтора раза предполагалось сократить число рабочих (с 1 361 до 902 чел.). Использование «дорогого» труда вольнонаёмных рабочих, значительно превышающее сметные показатели, предполагалось сократить за счёт более широкого «дешевого» труда заключённых. Фактическое число вольнонаёмных рабочих в 1940 г. не только не сократилось, но даже увеличилось. Резко возросшая в 1940 г. степень механизированных и сложных в технологическом плане работ, а также нехватка лагерников, обладавших необходимой квалификацией, объясняют большое число вольнонаёмных рабочих в этот период.

Рабочие теперь стали составлять большую часть среди общего числа работавших в лагере вольнонаёмных. Хотя в абсолютных показателях рабочих стало ненамного больше, чем в 1939 г. (на 240 чел.), но удельный вес их стал достигать 40,3 % общего числа вольнонаёмных. Фактическое число вольнонаёмных рабочих, работавших на сооружении автомагистрали Москва – Минск в этот период, составило 177 % плановых показателей.

\*\*\*

В 1939 г. третью часть вольнонаёмных Вяземлага и строительства магистрали Москва – Минск составляли сотрудники лагерного сектора: военизированная охрана и служба лагеря. Удельный вес штатных работ-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 46, 47.



*На сооружении шоссе Москва – Минск. 1936 г.*

ников производственно-промышленной сферы (служащих, ИТР и младшего обслуживающего персонала) доходил почти до 40 % от общего числа вольнонаёмных и 53% от его штатной численности. Четвёртую часть вольнонаёмных составляли рабочие. В 1940 г. доля лагерной obsługi уменьшилась на треть, а рабочих выросла и стала составлять около 40 % от общего числа вольнонаёмных. Удельный вес прочих групп изменился незначительно.

### ***Много это или мало?***

В одних профессиональных группах (ИТР и служащие) нехватка была довольно значительной, в то время как в других (рабочие, лагерная обслуга, младший обслуживающий персонал) отмечалось значительное превышение необходимого числа работников.

На всем периоде существования лагерь и строительство испытывали острый недостаток кадров двух производственных групп: инженерно-технических работников и служащих. Обеспеченность строительства ИТР в 1939 г. составляла 69 %, в 1940 г. – 60 %, служащими – 87 % и 84 % соответственно. Общим для прочих профессиональных групп является то, что для них не требовалось ни специальное образование, ни вообще какое-либо образование, ни опыт работы по специальности.

Для сравнения приведём данные по Норильлагу (опубликованы только за 1940 г.). Из 961 чел. вольнонаёмных, работавших на строительстве Норильского никелевого комбината, рабочими были 66,5 %, ИТР – 20,6 %, служащими – 10,0 %, МОП – 1,9 %<sup>1</sup>.

В сумме удельный вес вольнонаёмных, занятых на должностях инженерно-технических работников и служащих в обоих лагерях составлял около 30 %. В Вяземлаге соотношение ИТР и служащих и в 1939, и в 1940 г. составляло 1:2, в то время как в Норильлаге наблюдалась обратная тенденция: доля служащих была в два раза меньше, чем доля ИТР. По всей видимости, эта разница объяснялась не технологической сложностью строительства Норильского никелевого комбината, а невозможностью полностью укомплектовать штат Вяземлага необходимым штатом ИТР. Это подтверждают абсолютные показатели численности рассматриваемых профессиональных групп. Так, долю ИТР в 10 и 12 % в Вяземском лагере составляли 673 чел. (1939 г.) и 395 чел. (1940 г.) соответственно, в то время как 20 % ИТР Норильлага – это всего 198 чел. (1940 г.).

При небольших относительных показателях удельного веса инженерно-технических работников, занятых на строительстве магистрали Москва – Минск, абсолютные показатели численности говорят о значительном числе работавших в Вяземлаге вольнонаёмных специалистов.

Схожая ситуация наблюдается и в отношении рабочих. Доля вольнонаёмных рабочих в Норильлаге в 66,5 % – это 639 чел., в то время как 25 % рабочих Вяземского лагеря – это 1 361 чел. (1939 г.) и 40% – 1 598 чел. (1940 г.).

\*\*\*

Использование вольнонаёмного труда в Вяземлаге и на строительстве автомагистрали Москва – Минск можно охарактеризовать как массовое. Число вольнонаёмных, работавших в штате Управления и периферии, а также в качестве рабочих, доходило до пяти тысяч человек.

### ***Бывшие осуждённые на вольнонаёмных должностях***

Как известно, в лагерях, расположенных в отдалённых и малонаселённых местностях, значительную часть вольнонаёмных должностей занимали освобождённые лагерники. В Гулаге в 1930-е гг. была распространена практика закрепления бывших заключённых-специалистов с опытом работы на той же или на близкой по специальности должности уже по вольному найму. Ключевым здесь является слово «специалисты».

По состоянию на 1 апреля 1940 г. бывшие заключённые составляли 16,6% от общего числа вольнонаёмных Вяземлага и строительства маги-

<sup>1</sup> Подсчитано по: Таблица 2. Бородкин Л.И., Эртс С. Указ. соч. / Экономика принудительного труда. С. 217.

страдали (510 чел.), в том числе 1,2% имели судимость по ст. 58 УК (36 чел.). В Управлении бывшими заключёнными были 23% работников, в том числе имевших судимость по ст. 58 УК было 2,8%. В периферийных подразделениях эти показатели были значительно меньше и составляли 14,5 % и 0,6 % соответственно.

Сопоставительный анализ численности вольнонаёмных, относившихся к группам «специалисты» и «осужденные», приводит нас к ряду выводов. В целом по лагерю и строительству к числу специалистов относился каждый пятый вольнонаёмный (19 %), из бывших осуждённых – каждый третий (37 %), из бывших осуждённых по ст. 58 УК специалистом был каждый второй (47 %).

Среди 99-ти специалистов с высшим образованием практически каждый второй был бывшим заключённым (46 %), в том числе бывших осуждённых по ст. 58 УК было 7 %. Среди 129 вольнонаёмных, имевших среднее образование, удельный вес бывших осуждённых составлял 38 %, в том числе имевших судимость по ст. 58 УК было 3 %. Доля бывших осуждённых среди практиков-специалистов равнялась 27 %, осуждённых по ст. 58 было менее 2 %.

В целом по лагерю и строительству законченное высшее образование имели 3 % вольнонаёмных, среди бывших заключённых – 9 %, среди бывших осуждённых по ст. 58 УК – 19 %.

\*\*\*

Необходимая на строительстве квалификация и опыт работы, что и отличало специалистов от прочей массы работников, была важнее наличия судимости, в том числе из контрреволюционные преступления. В 1940 г. каждый второй специалист Вяземлага и строительства магистрали был бывшим заключённым, осужденным по ст. 58 УК. В Управлении лагеря и строительства имевших судимость по ст. 58 УК было в пять раз больше (в относительных цифрах), чем на периферии.

Шимко окружила себя бывшими з/к БРОВЧЕНКО, ...

Минаев ...

Документально зафиксирована большая текучесть кадров. Так, в 1937 году в 4-м отделении сменилось три начальника отделения: Нечитайло, Шимко, Дауров. Дауров в конце года также был снят. Текучесть главных и старших бухгалтеров, так например, во 2-м отделении за год сменилось пять главных бухгалтеров, в ЦОЛП, 5-м и 8-м отделениях – по три, в прочих девяти подразделениях – по два главных бухгалтера (1939 год)<sup>1</sup>. В Управлении также за год сменилось три главных бухгалтера. Один работал до 1 апреля, второй – до 1-го сентября, третий – врид Хомчук<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Д. 14. Л. 58.

<sup>2</sup> Д. 14. Л. 60.

По всей видимости, число бывших заключённых среди вольнонаёмных работников Вяземлага было больше в предшествующие годы. В 1937 и 1938 гг. Управление Вяземского лагеря, так же как и руководящий состав других лагерей, подверглось ряду «чисток». Необходимо вспомнить и «дело инженеров» Вяземлага, повлекшее расстрел группы ведущих специалистов Управления строительства (1937 г.). Кроме того, штаты Вяземлага подвергались сокращению в результате увольнений, определенных результатами так называемых «спецпроверок», которые были направлены на выявление работников с неблагонадёжным прошлым. В литературе, посвященной истории советской репрессивно-карательной системы, отмечается, что после периода репрессий 1937–1938 гг. в ГУЛАГе сложилась катастрофическая ситуация с комплектацией лагерных строительства квалифицированной рабочей силой и, прежде всего, специалистами. В феврале 1939 г. Л. Берия подписал приказ, запрещавший увольнять работавших в системе ГУЛАГа специалистов без его личного согласия или разрешения его заместителя<sup>1</sup>.

В 1930-е годы в условиях недостатка специалистов на срочных лагерных строительствах ГУЛАГом и НКВД проводилась политика использования квалифицированных заключённых на должностях ИТР и служащих. В Вяземлаге мы находим подтверждение этой тенденции, выражавшейся в том, что бывших заключённых, как правило, привлекали в качестве вольнонаёмных работников, если они были необходимыми лагерю и строительству специалистами.

### ***Рабочие***

Особую группу вольнонаёмных работников сталинских лагерей, учтивавшуюся в среднесписочном составе и относившуюся к числу производственно-промышленному персоналу, но не входившую в штат, составляли рабочие. В настоящее время мы не располагаем данными про фактическое использование труда вольнонаёмных рабочих в первые годы возведения шоссе Москва – Минск. Однако необходимо заметить, что использование рабочих на строительстве дороги было изначально запланировано. Так, в 1936 г. по заявке Управления Вяземлага облисполком Западной области разрешил вербовку в области рабочей силы в количестве 3 900 человек, в том числе 2 000 землекопов, 800 чернорабочих, 400 мостовиков, 100 плотников, 50 бетонщиков, 30 арматурщиков и ряд других специальностей<sup>2</sup>. Как видим, большую часть их (75 %) составляла неквалифицированная рабочая сила.

---

<sup>1</sup> Приказ НКВД №..... от 22 февраля 1939 г. О..... / История сталинского ГУЛАГа. Т. 2. С. 156.

<sup>2</sup> Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1746. Л. 7.

По всей видимости, в начальный период строительства вольнонаёмных рабочих рассматривали как дополнительную рабочую силу, не включая её в общий план производственной деятельности. Так, в плане работ 4-го отделения Вяземлага за 1-е полугодие 1936 г. указано, какой объём земляных работ должен был быть выполнен заключёнными, а какой – трудовым участием населения. В подробном отчете отделения о видах и объемах выполненных работах вольнонаёмные рабочие также не упоминаются<sup>1</sup>.

По всей видимости, в первый период сооружения магистрали максимальное сосредоточение вольнонаёмных рабочих отмечалось на подмосковном участке строительства. Так, в июне 1936 г. временно исполняющему обязанности начальника УШОСДОРА УНКВД по Московской области старшему лейтенанту государственной безопасности Саввину было приказано «командировать» в Вяземлаг на подмосковный участок строительства шоссе 500 рабочих, 10 десятников и 8 техников<sup>2</sup>. 20 мая 1937 г. вышел приказ НКВД № 00266, который предписал начальнику ГУШОСДОРА Г.И. Благонравову «немедленно убрать всех заключенных, занятых на строительстве автомагистралей "Москва – Минск" (Вяземлаг) и "Москва – Киев" (Калуга) в радиусе 35 километров от Москвы, заменив их вольнонаёмными рабочими»<sup>3</sup>.

В 1939 г. на строительстве автомагистрали работал 1 361 вольнонаёмный рабочий, что составляло 117 % от плана (среднегодовые данные)<sup>4</sup>. В 1940 г. число рабочих предполагалось сократить до 902 чел. Однако по итогам года численность рабочих достигала уже 1 598 чел., что оставляло 177 % плана. Как отмечалось выше, намного большее, чем было определено планом, число вольнонаёмных рабочих объяснялось тем, что в период разворота работ лагерю не хватало заключённых, обладавших необходимой квалификацией<sup>5</sup>.

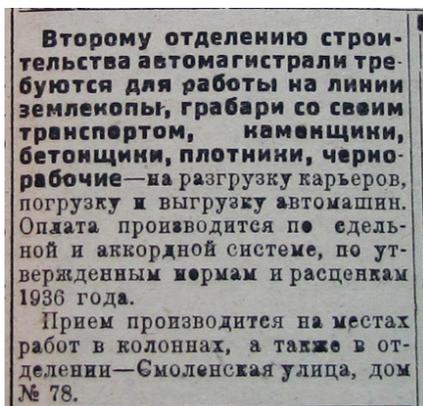
<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 9.

<sup>2</sup> Приказ НКВД № 084 от 28 июня 1936 г. О строительстве Московского участка 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск. ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10. Л. 66–67.

<sup>3</sup> История сталинского ГУлага. Т. 2. С. 129.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108; Д. 51. Л. 46.

<sup>5</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 46.



*Объявление из газеты  
«За коллективизацию» Жатского  
района Западной области.*

*18 сентября 1936 г.*

## **Профессиональное обучение вольнонаёмного состава**

Целый ряд документов подтверждает низкий уровень общего и специального образования работников Вяземского лагеря и строительства магистрали. Так, в акте ревизии работы 4-го отделения значится: *«необходимо отметить зачастую низкую квалификацию работников»* (1936 г.). *«Низкая квалификация счетного аппарата как среднего и старшего звена, так и руководящего»* отмечалась в пояснительной записке к бухгалтерскому отчету лагеря за 1939 г. В акте проверки работы отдела кадров лагеря зафиксировано, что *«общеобразовательная подготовка среди личного состава Управления Строительства и Вяземлага не проводится, хотя в этом потребность имеется»* (1940 г.)<sup>1</sup>.

Высокая степень механизации работ во втором периоде строительства обусловила возникновение тех же проблем с вольнонаёмными рабочими, что и с заключёнными, а именно: отсутствие необходимой квалификации.

Как известно, средства производства (совокупность средств труда и предметов труда) взаимообусловлены трудом человека и неразрывно с ним связаны. Средства производства, в нашем случае техника и механизмы, ничего не значили без людей, обладающих определённым производственным опытом, навыками к труду и приводящими эти средства производства в действие. В Советском Союзе в 1930-е гг. профессиональное обучение работников уже рассматривалось как фактор, повышающий общую производительность. Видимо, этим можно объяснить факт того, что при Вяземском лагере НКВД был организован Учебно-производственный комбинат (УПК) для обучения вольнонаёмных рабочих.

За 1939 г. и первый квартал 1940 г. в УПК Вяземлага было *«обучено и переподготовлено вольнонаёмного состава 456 человек»*<sup>2</sup>. Они получили следующие специальности: шофёры (112 чел.), укатчики (100 чел.), десятники-нивелировщики (28 чел.) и дорожные мастера (18 чел.), а также токари по металлу (21 чел.), слесари по автомонтажу (19 чел.), слесари-трактористы (28 чел.). С учетом предстоящих асфальтобетонных работ на курсах было обучено 25 десятников-мастеров по асфальтобетону и 23 лаборанта по асфальтобетону. Ряды служащих лагеря пополнили 37 бухгалтеров. Кроме того, в УПК было *«переподготовлено 45 человек квалифицированных инженеров»*. По состоянию на конец 1-го квартала 1940 г. в Учебно-производственном комбинате продолжали обучение ещё 153 чел. (81 шофёр, по 25 человек электриков и слесарей-авторемонтников и 22 нормировщика)<sup>3</sup>.

Таким образом, за год обучение в УПК прошло около трети всех вольнонаёмных рабочих (34 %), а с учетом обучавшихся в 1940 г. – 38 %.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 7; Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 58; Д. 81. Л. 20.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 14–15.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 14–15.

Большую часть обученных составляли шофёры (32 %). Заметим, что обучавшиеся в УПК Вяземлага рабочие получали практически такие же профессии, как и «массово обучаемые» заключённые. Подготовка кадров в Учебно-производственном комбинате «производилась по заявкам производственных подразделений» и «по окончании курсов люди направлялись на практическую работу»<sup>1</sup>.

По имеющимся документам невозможно определить, в какие суммы обходилось лагерю это обучение. Лишь в расшифровке так называемых «прочих накладных расходов» бухгалтерского баланса Вяземлага за 1939 г. находим: «расходы по подготовке кадров – 146 тыс. руб.». Правда, остается неясным, были ли это расходы на обучение заключённых и вольнонаёмных или же только на первых. Для сравнения, там же были указаны расходы по культобслуживанию – 173 тыс. руб. и по медицинскому обслуживанию – 364 тыс. руб.<sup>2</sup>

\*\*\*

Перечень профессий, которым обучали вольнонаёмный состав в Учебно-производственном комбинате Вяземлага, показывает, работники каких специальностей были необходимы строительству в данный период. Заметим, что данный перечень вполне соотносится с аналогичным списком профессий, которым в лагере обучали заключённых.

### **Вольнонаёмные на разных видах производств**

Структуру труда в Вяземлаге и на строительстве магистрали, определяемую принадлежностью работника к одной из профессиональных групп, дополняют сведения о распределении вольнонаёмного состава по разным видам производств (см. таблицу).

Таблица

#### **Фактическая численность вольнонаёмных работников Вяземлага на основных видах производств, 1939 г.**

	Основные работы	Подс. и вспом. произв-ва	Транспорт	Прочие хозяйства	Всего
Человек	611	953	391	3 381	5 336
% к плану	81,6	81,1	142,2	118,6	105,7
% к общей численности	11,4	17,9	7,3	63,4	100

Составлено по: ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108, 108 об, 109, 109 об.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 67, 108, 108 об; Д. 81. Л. 13, 19.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 91, 104.

Основными считались работы, проводившиеся непосредственно на полотне строящейся дороги, а также возведение искусственных сооружений. В 1939 г. к их числу, в основном, относилось устройство гравийного полотна автомагистрали. В 1939 г. в Вяземлаге на основных работах была занята лишь незначительная часть вольнонаёмных – немногим более десяти процентов от их общей численности (611 чел.). Среди них почти половину составляли ИТР (294 чел.), которых было на 34 чел. больше плана. Рабочих, занятых непосредственно на строительных работах, было 140 чел., что составляло немногим более одной трети запланированного (37,3%). Служащих, работавших непосредственно «в поле», было 161 человек (147,8% плана). К числу младшего обслуживающего персонала относилось всего 16 человек.

Лимит вольнонаёмных работников транспорта был превышен почти в полтора раза и составлял 391 чел. (142,2 % плана). По всей видимости, за этими цифрами скрываются те самые шоферы, трактористы, мотористы и укатчики, которых не смогли укомплектовать из числа лагерников.

Подсобные и вспомогательные производства в этого периода – работа в каменных карьерах, колка щебня и пакеляжа, лесозаготовки и лесопиление, погрузка и выгрузка каменных материалов, а также производство асфальтобетонных смесей и эксплуатация механизмов. На подсобных и вспомогательных производствах была занята одна шестая часть вольнонаёмного состава лагеря и строительства (17,9 %).

Большая часть вольнонаёмных (63,4 %) была занята в «прочих организациях и хозяйствах на балансе строительства», к числу которых относились ремонтные мастерские, предприятия по обслуживанию личного состава, подсобное хозяйство «Юрцево» и ряд других.

\*\*\*

В 1939 г. на основных работах, то есть непосредственно на строящемся полотне дороги, была занята лишь одна десятая часть вольнонаёмного состава. Почти половина всех ИТР (46 %) руководила работой заключённых непосредственно на трассе. Несмотря на общую нехватку ИТР, их «полевой» штат был укомплектован полностью. Вольнонаёмных рабочих на основных работах было всего около десяти процентов. Подавляющее большинство вольнонаёмных Вяземлага было занято в подсобных и вспомогательных производствах.

### **Управление – периферия**

Еще одну градацию вольнонаёмного состава Вяземлага и сооружения шоссе, позволяющую рассмотреть проблему под новым углом, возможно провести на уровнях Управление – периферийные подразделения.

В нашем распоряжении есть документ под названием «Общее количество вольнонаёмных работников всех номенклатур, в том числе и аппарата, содержащегося за счет производства, начислений на товары и материалы по состоянию на 1 апреля 1940 года» (**см. приложение**)<sup>1</sup>. Она дает возможность, во-первых, рассмотреть такие характеристики работников лагеря и строительства как уровень образования, национальная принадлежность, партийность. Кроме того, она позволяет выявить некоторые особенности верхнего звена руководства лагеря и строительства, определить место в системе кадров ГУЛАГа. По всей видимости, сюда вошли работавшие в лагерном и в строительном секторах без рабочих.

По состоянию на 1 апреля 1940 г. в Вяземлаге и на строительстве автомагистрали работали 3 078 вольнонаёмных (без рабочих), в том числе в Управлении и расположенных в г. Вязьма подразделениях – 749 чел. (24,3 %) и на периферии 2 329 чел. (75,7 %).

На работу в Вяземлаг попадали разными путями, но, как справедливо отмечает Ш. Фицпатрик, главным было государственное распределение рабочей силы<sup>2</sup>. При назначении на руководящие должности в отделения (так называемые «штабы») большее значение уделялось опыту работы и рекомендациям, чем образованию. Вот только некоторые из работавших в штабе 4-го отделения (1936 г.):

Начальник 3-го отделения А.П. Дауров – на работу в Вяземлаг был приглашен лично начальником Управления П.А. Петровичем. После ареста последнего выяснится, что А.П. Дауров – «сын кулака и колчаковец», а также «враг народа».

Начальник административно-хозяйственной части И.Я. Пономарев (1904 г. рожд., образование низшее) прибыл из Карлага НКВД.

Начальник авточасти отделения А.Д. Турок (1905 г. рожд., образование среднее) «прибыл из Москвы». В Вяземлаг пригласил своих бывших знакомых М.В. Захарова и Завьялова.

М.В. Захаров – начальник участка, 1908 г. рожд., образование высшее, окончил Ленинградский автодорожный институт (ЛАДИ). Уволен из Союздорпроекта по сокращению штатов. Завьялов был уволен из Совконтроля за растрату 500 руб. и хищение радиоприемника, в Вяземлаге работал начальником автоотряда отделения, «не имея соответствующего образования»<sup>3</sup>.

К специалистам относились работники с высшим и специальным высшим образованием, со средним образованием, а также так называемые практики-специалисты, не имевшие образования, зато с опытом работы. Всего к числу специалистов относилось 578 чел. (18,8 % от общего числа). В их числе с законченным высшим образованием было 99 чело-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18–19.

<sup>2</sup> Фицпатрик Ш. Повседневный сталинизм. Социальная история Советской России в 30-е годы: город. М.: РОССПЭН, 2008. С. 11.

<sup>3</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 10., 11; Д. 125. Л. 62.

век (3% вольнонаемных), с незаконченным высшим – 129, специалистов-практиков – 360<sup>1</sup>.

В Управлении специалистов работало меньше (15 %, 114 чел.), чем в периферийных подразделениях, где практически каждый пятый вольнонаемный относился к числу специалистов (20 %, 474 чел.)<sup>2</sup>. В Управлении законченное высшее образование имели 7 % работавших, среднее – 3,9 %, практиков-специалистов было 7%. На периферии работников с высшим образованием было в два с половиной раза меньше (2,8 %), со средним – практически столько же (4,3 %), практиков-специалистов – в два раза больше (13,3 %), чем в Управлении. Как увидим ниже, с высшим образованием будет, как правило, инженерно-технический персонал строительства, а также врачи.

Ведущие специалисты отделения (инженеры) были, как правило, с высшим образованием, закончившие автодорожные вузы, уже имевшие опыт работы. В большинстве своем 1902–1908 гг. рождения, т.е. в 1936 г. им было по 28–34 года.

М.М. Жагуло – прораб и начальник колонны, 1905 г. рожд., образование высшее, окончил ЛАДИ. На строительство был откомандирован из Ленинградского отделения Главпроектдора.

В.А. Литвинов – 1907 г. рожд., образование высшее, окончил Саратовский филиал Харьковского автодорожного института (ХАДИ) в декабре 1935 г. и «*был направлен для использования на строительстве автомагистрали Москва – Минск*». На место прибыл в феврале 1936 г., за полгода работал начальником и прорабом колонны, затем начальником экскаваторного отряда, затем чертежником в части искусственных сооружений<sup>3</sup>.

О.П. Еланцева, рассматривая опыт строительства БАМа в предвоенное десятилетие, приходит к схожим выводам: «*образовательный и профессиональный уровень руководителей был различным. В аппарат управления строительства входила группа людей, имевших невысокий или весьма далекий от проблем транспортного строительства профиль образования, что не являлось исключением из правил кадровой политики 1930-х гг.; была и группа специалистов, получивших образование в ведущих транспортных вузах страны и накопивших опыт практической деятельности в системе НКПС*»<sup>4</sup>.

На 1 апреля 1940 г. членами ВКП(б) как в Управлении, так и на периферии являлись в среднем около 10 % работников (73 и 243 чел. соответственно). Членов ВЛКСМ в Управлении было 8 % (62 чел.) и на периферии 17 % (406 чел.)<sup>5</sup>. Согласно другому документу, «*партийно-комсомольская прослойка*» лагеря в том же году состояла из 352 членов и кандидатов

<sup>1</sup> [5, л. 18].

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18–19.

<sup>3</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 60, 61, 62, 127.

<sup>4</sup> О.П. Еланцева. БАМ: первое десятилетие / Российская история. 1994. № 6. С. 92.

<sup>5</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18–19.

ВКП(б) и 860 комсомольцев<sup>1</sup>, что составляло 11 % и 27 % от общего числа вольнонаёмных. Численность членов и кандидатов ВКП(б) в Вяземлаге соответствует средним данным по ГУЛАГу, а число комсомольцев было значительно большим. В периферийных подразделениях комсомольцев было много среди молодых специалистов, только что закончивших автомобильные вузы и по распределению попавших на строительство автомагистрали. Кроме того, в проекте постановления облисполкома Западной области (март 1936 г.) в разделе практическом помощи строительству отдельным пунктом значилось – «*послать 500 комсомольцев*»<sup>2</sup>.

По национальной принадлежности в лагере и на строительстве автомагистрали большую часть составляли русские – 64,1 % (1 973 чел.), на втором месте были белорусы – 17,7 % (544 чел.), на третьем украинцы – 15,4 % (474 чел.). Лишь незначительная часть работников была евреями – 1,2 % (38 чел.) или относилась к представителям прочих национальностей – 1,6 % (49 чел.)<sup>3</sup>

### ***Руководящий состав***

Данные кадрового учета Вяземского лагеря и строительства автомагистрали позволяют дополнить портрет руководящего состава Управления и периферийных подразделений. Как и в других лагерях кадровый учет Вяземлага имел несколько уровней. Специальными приказами НКВД утверждались номенклатуры должностей, подлежащих учету в отделах кадров НКВД, ГУЛАГа, Вяземлага и строительства автомагистрали или в периферийных подразделениях (см. приложение).

В номенклатуру должностей периферии, учитывавшихся в отделе кадров ГУЛАГа, входили начальники районов и отдельных лагерных пунктов, их заместители и помощники, а также начальники работ районов. В Управлении лагеря и строительства к этой группе относились начальники отделов, их заместители и помощники, а также начальники отделений. По состоянию на 1 апреля 1940 г. лиц, находившихся на учете в отделе кадров ГУЛАГа, было 68 человек.

Ряд характеристик руководителей верхнего звена Управления и периферийных подразделений, относившихся к группе учета отдела кадров ГУЛАГа, показывает явные отличия от аналогичных данных сотрудников Управления в целом. Так, среди первых членами и кандидатами ВКП(б) являлось более половины работников (53 %, 36 чел.), что в пять раз превышало средние по Управлению показатели. Беспартийных было 46 % (31 чел.), лишь двое были членами ВЛКСМ (1 %). Значительные отличия наблюдаются в образовательном уровне. Так, среди работников номенклатуры отдела кадров ГУЛАГа высшее образование имели 38 % (26

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 32.

<sup>2</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1746. Л. 7.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18–19.

чел.), среднее – 27 % (18 чел.), низшее – 35 % (24 чел.). Как и в Управлении целом, среди руководителей отделов Управления и периферийных подразделений больше всего было русских (63 %, 43 чел.), число украинцев и белорусов было в два раза меньше (9 %, 6 чел. и 7,4 %, 5 чел. соответственно), зато евреев было в 13 раз больше (16 %, 11 чел.).

Большинство работников Вяземлага и строительства магистрали, относившихся к номенклатуре отдела кадров ГУЛАГа, проходило службу в Рабоче-крестьянской Красной армии (57 %, 39 чел.). Ранее служивших в органах ВЧК–ОГПУ–НКВД было 13 % (9 чел.), не служивших, соответственно, 87 % (59 чел.)<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что подавляющее большинство из рассматриваемой нами группы руководителей свою карьеру в лагерях НКВД начало непосредственно в Вяземлаге. Так, стаж работы в лагерях НКВД с 1936 г. имели 34 % работников рассматриваемой номенклатуры (23 чел.), с 1937 г. – 19 % (13 чел.), с 1938 г. – 18 % (12 чел.), с 1939–1940 гг. – 21 % (14 чел.)<sup>2</sup>.

Лишь восемь человек имели опыт работы в лагерях НКВД до прихода в Вяземлаг. По два человека имели подобный стаж с 1932, 1934 и 1935 гг., по одному – с 1930 и 1929 гг.<sup>3</sup> Таким образом, лишь один из десяти работников Вяземлага и строительства магистрали Москва – Минск, относившихся к номенклатуре отдела кадров ГУЛАГа, имел стаж работы в органах ОГПУ–НКВД или опыт работы в других лагерях до прихода в Вяземлаг. Девять из десяти работали в условиях исправительно-трудовых лагеря впервые.

## **4.2. Условия труда и быта**

Условия труда и быта вольнонаемного состава сталинских исправительно-трудовых лагерей до сих пор относятся к числу малоизученных проблем. С одной стороны, эти условия описываются как «плохие» применительно, как правило, к отдаленным лагерям. С другой, сильно преувеличение, что в 1930-е гг. в стране действовала система государственного распределения рабочей силы, не оставлявшая людям права свободного выбора места работы.

Ниже мы рассмотрим условия труда и быта, создаваемые для вольнонаемного состава Вяземского лагеря и строительства автомагистрали Москва – Минск.

### ***Заработная плата***

Заработная плата является основным стимулом, побуждающим работника к трудовой активности, максимальной отдаче, а также повыше-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 17.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 18.

нию эффективности труда. В экономической теории заработная плата рассматривается как вознаграждение за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а также компенсационные и стимулирующие выплаты.

Для вольнонаёмных работников Вяземлага и строительства магистральной действовала повременная тарифная система оплаты труда, при которой основанием для определения размеров оплаты труда являлись, во-первых, базовый оклад и, во-вторых, количество отработанного времени.

Оклады устанавливались в соответствии с тарифной сеткой, утвержденной постановлением Совета Труда и Оборона (СТО) СССР<sup>1</sup>. Основной оклад вольнонаёмных исходил из 8-ми часового рабочего дня с учетом всех положенных по трудовому законодательству выходных и праздничных дней. Причем это положение распространялось как на штатные должности, так и на рабочих.

По смете 1936 г. для всех штатных должностей лагерного и строительного секторов в Управлении и руководству отделений и колонн на периферии была установлена 25 % надбавка к окладу, выплачивавшаяся в качестве «разъездных».

Оклад начальника отделения и его заместителя составлял 510 руб., начальников частей – 415 руб. Начальнику отделения выплачивались разъездные в размере 150 руб. начальнику отделения, и от 90 до 120 руб. остальным. Большинство штатных должностей лагерного сектора отделения были укомплектованы с февраля и марта 1936 г.<sup>2</sup>

*Таблица*

#### **Штаты лагерного сектора 4-го отделения Вяземлага НКВД. 1 июля 1936 г.**

	Наименование должности	Зарплата в м-ц	Разъездные в м-ц	Примечание
1	2	3	4	5
1	Начальник отделения	510	150	с 1/II укомплект.
2	Зам. Нач. отделения	510	150	с 1/IV -«-
3	Нач. хоз.-адм. части	415	120	с 1/II -«-
4	Комендант	300	-	с 1/III -«-
5	Зав. делопроизводством	250	-	с 1/III -«-
6	Машинистка	205	-	с 1/III -«-
7	Начальник УРЧ	415	120	с 1/II -«-
8	Секретарь АК	325	-	с 1/III -«-

<sup>1</sup> Совет Труда и Оборона при СНК СССР в 1937 г. был упразднен с передачей функций Экономическому совету при СНК (ЭКОСО).

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 6.

1	2	3	4	5
9	Нач. III части	415	120	с 1/III -«-
10	Оперуполномоченный	415	120	с 1/III -«-
11	Уполномоченный	360	100	с 1/III -«-
12	Пом. уполномоченного	315	50	с 1/III -«-
13	Зав. делопроизводством	205	-	с 1/III -«-
14	Начальн. ч/общ. снабжения	600	180	с 1/II -«-
15	Сотрудник поручений для	280	75	с 1/II -«-
16	Нач. КВЧ	415	120	с 1/III -«-
17	Нач. санчатси	700	200	с 1/III -«-
18	Ветинспектор	300	100	с 1/IV -«-
	ИТОГО	6 975	1 645	

Сост. по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 6.

Заработная плата в производственном секторе была значительно выше, чем в лагерном. Начальнику работ, возглавлявшему стройсектор отделения, был установлен должностной оклад в размере 1 100 руб., кроме того, 300 руб. выплачивалось в качестве разъездных. Начальники финансовой и производственно-технической частей получали 850 руб. оклад и 250 руб. разъездных. Инженеры – 650 и 100 руб., механики и электрики – 600 и 150 руб. Многие должности стройсектора были укомплектованы уже с апреля 1936 г.<sup>1</sup>

Таблица

**Штаты строительного сектора 4-го отделения Вяземлага НКВД.  
1 июля 1936 г.**

	Наименование должности	Зарплата в м-ц	Разъездные в м-ц	Примечание
1	2	3	4	5
1	Начальник работ	1 100	300	с 1/I-36
2	Начальник конторы планов. части	800	200	с 1/IV-36
3	Начальник финчасти	850	250	-«-
4	Казначей	350	75	-«-
5	Начальник произв. техн. части	850	250	-«-
6	Старший инспектор	800	150	-«-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 5. 206

1	2	3	4	5
7	Инженер	650	100	-«-
8	Инженер	650	100	-«-
9	Ст. инженер-механизатор	800	200	-«-
10	Механик	600	150	с 1/IV-36
11	Электрик	600	150	-«-
12	Начальник ветснабжения	600	150	с 1/II-36
	ВСЕГО	8 650	2 075	

Сост. no: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3080. Л. 5.

Значительное превышение реальной заработной платы, значительно превышающей ее тарифный лимит, было обусловлено «лагерной» спецификой производства. Для заключённых на строительство был установлен 10-часовой рабочий день, в связи с чем вольнонаёмные (от ИТР до рабочих), как «*систематически перерабатывающие*», получали твердую надбавку к основной зарплате. Кроме того, для многих штатных должностей было необходимо часто, а порой и постоянно, пребывать непосредственно на трассе. Это обусловило такие виды выплат как разъездные и командировочные расходы.

В 1939 г. инженерно-технический персонал, непосредственно руководивший работой лагерников, получал 25 % надбавку к основной зарплате, выплачивавшуюся за удлинённый рабочий день. За год на эти цели было израсходовано полмиллиона рублей (552 тыс. руб.).

В 1940 г. средний коэффициент за удлинённый рабочий день для вольнонаемных Вяземлага и строительства равнялся 1,15. В этом году политрукам и командирам военизированной охраны доплачивали ежемесячно 15 % «разъездных».

В Вяземлаге и на возведении шоссе дополнительно оплачивалась работа в выходные и праздничные дни. Так, в 1940 г. было 276 календарных рабочих дней, рабочие получили зарплату с учетом 304 фактически отработанных дней<sup>1</sup>. За счет этого к основной зарплате применялся коэффициент, увеличивавший ее на 10,2 %. Применение этих двух основных надбавок к окладу (10,2 % и 15 %) в сумме давало увеличение заработной платы вольнонаемного состава как минимум на 25 %.

### ***Размер оплаты труда по сферам занятости***

Средний размер оплаты труда очень сильно колебался в зависимости от производственно-технической специализации и занимаемой должности работников.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 35, 36; Д. 51. Л. 45, 48.

Самой высокооплачиваемой группой были инженерно-технические работники. В 1939 г. среднемесячная фактическая ставка ИТР составляла 697 руб. В следующем году она достигала уже 720 руб., что было почти на 20 % больше установленной планом (604 руб.).

На втором месте находились служащие. В 1939 г. среднемесячная фактическая ставка служащего равнялась 439 руб., что было в полтора раза меньше, чем аналогичная ставка ИТР. В 1940 г. среднемесячная фактическая ставка служащих сократилась до 411 руб., что было обусловлено большим сокращением числа служащих с низшими зарплатами. Фактическая средняя заработная плата служащих превышала плановую (393 руб.) лишь на 4,5 %.

Среднемесячная фактическая ставка лагерной obsługi в 1939 г. составляла .....руб., в 1940 г. – 378 руб. Согласно другому документу, в 1940 г. в Вяземлаге фактически имелось 628 человек *«охраны и obsługi со средней зарплатой 338 руб.»*.

В 1939 г. среднемесячная фактическая ставка вольнонаемных рабочих составляла 348 руб., что было в два раза меньше аналогичной ставки ИТР и в 1,3 раза меньше ставки служащих. В 1940 г. предполагалось сокращение средней заработной платы рабочих до 225 руб. По итогам года она оказалась равной 319 руб.<sup>1</sup>, что было на 8 % меньше, чем в предыдущем году, но на 42 % выше предусмотренной сметой.

Превышение плановой ставки объяснялось тем, что основной состав рабочих был занят на строительномонтажных работах, вспомогательных и подсобных предприятиях на таких видах работ, которые требовали квалификацию от 4-го до 7-го разряда включительно. Определенная стройфинпланом средняя зарплата рабочего рассчитывалась от 3-го разряда тарифной сетки строителя. Фактически в среднем вольнонаемные рабочие Вяземлага имели средний разряд близкий к 4,5 разряда тарифной сетки металлистов<sup>2</sup>.

Кроме того, в плановую ставку рабочих не входила дополнительная заработная плата, в которую входили доплаты за удлиненный рабочий день, а также выход на работу в выходные и праздничные дни<sup>3</sup>.

Самой низкооплачиваемой группой работников Вяземлага был младший обслуживающий персонал (МОП). В 1939 г. среднемесячная фактическая ставка МОП - ..... В 1940 г. среднемесячная фактическая ставка МОП – 219 руб., что было почти в полтора раза больше установленного планом (150 руб.).

\*\*\*

В Вяземском лагере и на строительстве дороги Москва – Минск заработная плата вольнонаемных работников очень сильно варьировала в зависимости от принадлежности к лагерному или строительному сек-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 108; Д. 51. Л. 46.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 46.

<sup>3</sup> Там же. Д. 51, л. 46.

тору, а в производственном секторе – в зависимости от сферы занятости. Для строительного сектора были определены гораздо большие оклады, чем для служивших и работавших в лагерном секторе. Даже у руководящего звена лагерного сектора оклады были в среднем в два раза меньше, чем у руководителей производственного сектора. На служивших в лагерном секторе Вяземлага не распространялись «северные» надбавки и льготы, однако им, в основном, командному составу, выплачивался ряд надбавок (разъездные, за удлинённый рабочий день).

Материальные стимулы рассматривались лагерной администрацией как один из основных методов привлечения на работу в Вяземлаг и закрепления на производстве квалифицированных специалистов. Одним из приемов сохранения квалифицированных кадров было изменение названий должностей, что влекло повышение заработной платы. Так, приказом начальника лагеря вместо сменных механиков была введена должность помощников прорабов по механизации, что вызывало увеличение зарплаты на 150 руб.<sup>1</sup> Этим преследовалась цель «сохранения на строительстве квалифицированных кадров и повышения ответственности за состояние механизмов».

С учетом сфер занятости максимальные ставки были определены для инженерно-технических работников. Особую группу среди них составляли специалисты. В то же время, именно эта группа при соотношении плановой численности и фактического наличия показала самый острый дефицит кадров. И наоборот, должности с минимальными окладами (МОП, лагерная обслуга, рабочие) не испытывали нехватки рабочих рук.

В целом, среднемесячная фактическая заработная плата вольнонаемного состава Вяземлага и строительства автомагистрали была выше, чем средняя зарплата на вольнонаемных предприятиях этого же региона.

### ***Условия труда и быта***

Вторым по значимости (после заработной платы) стимулом для привлечения на работу в Вяземлаг и на строительство шоссе вольнонаёмных работников являлись создаваемые лагерной администрацией условия труда и быта.

Заметим, что расположение Вяземлага в густонаселенной части СССР, с хорошей инфраструктурой, в умеренном климате выгодно отличало лагерь от большинства других лагерей, находящихся в необжитых районах Европейского Севера, Сибири или Дальнего Востока. Можно предположить, что факторы отдаленности и крайне неблагоприятных климатических условий, которые, помимо прочего, также влияли на привлекательность работы в системе исполнения наказания, в случае с Вяземлагом не оказывали решающего влияния.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 16

Как отмечает О.П. Еланцева, у решивших поехать на строительство БАМа вольнонаёмных работников «разочарование наступало уже в пути. Вместо 10–15 суток поездка занимала 45–50 суток. Плохо экипированные и в дороге лишённые питания на остановочных пунктах, люди прибывали на строительство магистрали в неработоспособном состоянии, разутые и раздетые, обменяв одежду и обувь на продукты <...> По свидетельству Комиссии СТО <...> "безобразная организация вербовки" привела к тому, что значительное число рабочих на стройку не пришло: часть их попросту разбежалась, а часть "от лишений умерла"<sup>1</sup>.

Необходимо отметить, что руководство Вяземлага в 1936 г. надеялось на быстрое завершение строительства. Поэтому в первое время все силы были брошены на организацию производственного процесса, а бытовые проблемы работников рассматривались как временное явление. жилищными проблемами Управление лагеря первое время не занималось вовсе, «заявляя: мы приехали строить дорогу, а не дома»<sup>2</sup>. Однако администрация лагеря была обязана или предоставить работникам жильё, или оплачивать съёмное для руководящего звена, а также специалистов.

Весной 1936 г. среди администрации и специалистов отмечалась текучесть кадров в 20,1 %, происходившая, главным образом, из-за отсутствия жилья. Согласно одному из документов, даже сам начальник Вяземлага «три месяца обходится без квартиры и живет на работе» (апрель 1936 г.)<sup>3</sup>. В источниках, датированных ноябрем этого же года, уже упоминаются бригады каменщиков, столяров, плотников, стекольщиков и ряда других строительных специальностей из числа заключённых, работавших в Комендантском отдельном лагерном пункте (КОЛП) в Вязьме Западной (совр. Смоленской) области на сооружении ведомственного жилья.

Из письма Регины Ландау – жены начальника отдела Управления о пребывании в Вязьме: «Условия работы – суровые. Официально работают с 9-ти до 4-х и с 7 до 11-ти. Но на самом деле – служащие на перерыв приходят в 6 ч., а после перерыва в 2 часа ночи. Свободные дни – 4 раза в месяц: 1, 8, 16, 24. Но на самом деле работают и в свободные дни, как и в несвободные, но приходят домой раньше, часов в 10. Материально неплохо, хотя мы еще не знаем каковы они (условия). Жизнь не дорога, но ... покупать нечего. Работа должна быть закончена к 1-му ноября. Мы еще не имеем квартиры и пока занимаем комнату в общежитии инженеров»<sup>4</sup> (7 апреля 1936 г.).

В первые годы каждое отделение строило участок дороги около 100 км длиной, каждая колонна – по 3–5 км. После завершения работ колонна передислоцировалась на другой участок. Штабы отделений размещались в ближайших к дороге районных городах и поселках, служебные

<sup>1</sup> О.П. Еланцева. БАМ: первое десятилетие // Российская история. 1994. № 6. С. 94.

<sup>2</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1738. Л. 69-70.

<sup>3</sup> ГАНИСО.

<sup>4</sup> Цит по: Ландау С.Г. Мост в тумане. С. 195.

квартиры и комнаты выделялись городскими и поселковыми советами. Порой работники жили на съёмных квартирах, счета за которые оплачивало Управление<sup>1</sup>.

Из заявления об увольнении инженера В. А. Литвинова: вначале *«имел приличную в условиях сельской местности квартиру»*, после перевода в Гнёздово *«нашел себе маленькую комнату, где кроме 4-х голых стен ничего не имеется; несмотря на ряд просьб дать мне хотя бы койку и наволочку для матраса во временное пользование, мне так и не дали <...> продолжаю валяться на голом полу»* (сентябрь 1936 г.)<sup>2</sup>.

Из заявления об увольнении политрука дивизиона ВОХР А. А. Романенкова (1903 г. рожд., образование низшее, на службу в Вяземлаг прибыл со ст. Издешково Смоленской области): *«До сих пор живу в казарме со стрелками. Квартиру обещают дать уже 4 месяца, но перспектив нет <...> Иногда пускает к себе переночевать начальник дивизиона»* (декабрь 1936 г.)<sup>3</sup>.

Низовые подразделения нередко располагались в чистом поле, хорошо, если рядом была деревня. Но в деревнях зачастую жить приходилось в одной избе с хозяевами.

#### ТРАССОАРМЕЙЦЫ РАБОТАЮТ – ТЕХПЕРСОНАЛ СПИТ

Утро дня ударника. Трассоармейцы 6 колонны 2 отделения вышли на трассу. В колонне ни одного отказчика.

В километре от колонны в избах живет адмтехперсонал колонны <...>

Адмтехперсонал спал крепким сном в то время, когда ударники и передовики давно уже работали. Начальнику КВЧ т. **Судьбинину** пришлось буквально за ноги поднимать адмтехперсонал с кровати.

*За автомагистраль. № 3(3) от мая 1936 г. С. 3.*

Нередко на работу в Вяземлаг приезжали с семьями. Начальник 3-й части П. В. Куликов с женой и двумя детьми жил на съёмной квартире. Уполномоченный этой же части Шитиков вместе с женой и двумя детьми *«жил в старом помещении опергруппы»*. Инженер В. А. Литвинов приехал на строительство с женой и ребенком, однако вскоре они из-за бытовой неустроенности уехали к родителям жены. Зато у политрука А. А. Романенкова мать, жена и двое детей остались в Ярцево, но его *«и предупредили, что возить их за собой нельзя»*<sup>4</sup>.

Стрелки ВОХР первый год жили в палатках, а затем в казармах. *«В палатке ВОХР койки не заправлены, под ними много разного хлама, поражает на койках отсутствие постельного белья»* (1936 г., 5-е отделение).

<sup>1</sup> ГАСО. Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1738. Л. 65, 66; Д. 1850. Л. 14, 14 об.

<sup>2</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 87 об.

<sup>3</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 10.

<sup>4</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 10, 87 об., 137.

Организовать починку обуви в дивизионе к 20/IX с тем, чтобы обеспечить кожаной обувью на осенний период всех стрелков. В борьбе за гигиену стрелка завести учет посещения стрелками бани и медосмотра. Смена белья и посещаемость бани д[олжна] б[ыть] 5 раз м-ц.

*Протокол общего собрания парткома при 6-м отделении Вяземлага № 9 от 11 сентября 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 88.*

Вяземлаг имел свои передвижные электростанции, поэтому палатки были освещены, имелось и внешнее, и внутреннее освещение. В подразделениях были полевые кухни, но первое время еду готовили и на кострах. Ночевать в палатках «на трассе» приходилось порой и специалистам, и руководству ввиду невозможности добраться до дома<sup>1</sup>.

Из заявления старшего инженера части искусственных сооружений 4 отделения Вяземлага Д. М. Капустина: «<...> уже 2,5 месяца [с ноября 1936 по январь 1937 г. – О.К.] 25 км до работы добираюсь на попутках и пешком, на работу прихожу к 10 утра, домой возвращаюсь к 11–12 ночи<sup>2</sup>.

Молодых холостых квалифицированных рабочих и служащих селили в общежитиях. Из рапорта коменданта отделения Шеповалова о поведении инженеров-комсомольцев в общежитии 6-го отделения: «Аксенов, Ларин, Козаковский [начальник 5-й Комсомольской колонны, секретарь комитета комсомола, выпускник Ленинградского автодорожного института 1936 г. – О.К.], Шафранов, который уволен, Лобанов, Прохоров ежедневно пьянствуют и несмотря на ряд предупреждений пить продолжают <...> днями не работают, подъем делают в 12 часов дня, по отделению проедут и в два часа дня уже в общежитии» (март 1937 г.)<sup>3</sup>.

К 1939 г. для сотрудников Управления было построено 6 собственных домов в Вязьме (Смоленская область), имелось несколько бараков и домов в Кунцевском жилом городке (Московская область). В Кунцевском жилгородке в однокомнатных квартирах жилой площади было от 6,5 до 10 м<sup>2</sup>. Такие роскошные квартиры предполагались к заселению начальником отдела кадров и заместителем начальника политотдела Управления Вяземлага (1940 г.)<sup>4</sup>.

На 1/VI предается [из Вяземлага НКВД в ГУЖДС] свободной жилой площади в следующих бараках в размерах:

Барак № 2. Одна квартира из одной комнаты и кухни, жилой площади 10 кв. метр и одна комната 6,5 кв.м.

Барак № 3. Отдельных 5 комнат (помещение бывш[ей] Проектной Конторы)

Барак № 4. (бывш[ая] столовая)

1. Одна квартира из 2-х комнат и кухни, намеченная к заселению Нач-ку Отдела Кадров Вяземлага НКВД тов. ГИНЗБУРГУ.

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 65.

<sup>2</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 7 об.

<sup>3</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 3 об., 30, 125, 125 об.

<sup>4</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 52. Л. 2.

2. Квартира из одной комнаты и кухни, намеченная к заселению зам. Нач-ку Политотдела Вяземлага НКВД тов. ЕФИМОВУ <...>

Барак № 5. Помещение общежития размером 27 кв. м. и одна комната 8 кв. м.

Барак № 8. Одна комната и кухня, жилой площади 8 кв. м.

*Бухгалтерский отчет по Кунцевскому жилищному городку Вяземлага НКВД. 1940 г. ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 52. Л. 2.*

У начальников отделений были служебные автомашины, начальникам колонн выделяли коня с телегой. Некоторые инженеры умудрялись каждое утро его «менять в сельсовете на велосипед»<sup>1</sup>.

Уже в 1936 г. при Управлении Вяземлага имелся клуб, столовая, магазин, сеть ларьков закрытого типа и «другие подсобные предприятия для удовлетворения потребности работников названной системы»<sup>2</sup>. На периферии во всех подразделениях имелись отдельные столовые и буфеты для вольнонаемного состава.

Продовольственными и промышленными товарами работники лагеря снабжались через торговую сеть закрытого типа. Во всех подразделениях работали ларьки для вольнонаемных. Продукты в Вяземлаг поставлялись централизованно. Владивостоклаг слал сельди, ИТК «Бровкино» – масло, колхоз «Красный Сиваш» – капусту. Среди поставщиков лагеря значились Борисовский мясокомбинат, макаронная фабрика Ростова, местные конторы заготзерно (мука). Кроме того, сами отделения могли приобретать продукты по розничным ценам в магазинах. С 1936 г. при лагере действовало мясо-молочное и растениеводческое Юрцевское подсобное хозяйство (Оршанский район Витебской области, БССР)<sup>3</sup>.

Из заявления А.А. Романенкова: семье «*посылаю 70 % заработка. На эти средства они живут судьбу проклиная <...> сам я только один раз в сутки могу поесть сравнительно досыта, потому что в столовой ИТР при отделении тарелка пустого борща стоит 70 коп., а о цене остальных блюд и говорить не приходится.*»

Хотя в Вяземлаге боролись с пьянством на производстве, в столовых свободно продавалось пиво.

Зайдя в столовую Вигелис попросил обедать. Я подал обед, по его просьбе поставил литровую бутылку пива. Меньше на было. Вигелис заявил, что один не выпьет литр пива и попросил меня помочь выпить кружку пива. Я сказал «с удовольствием» и присел за стол к Вигелису.

*Из показания заключенного Н.О. Стрижевского оперуполномоченному 3 части 3 отделения Вяземлага НКВД Каткову. 23 июня 1937 г.*

ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 59 об.

<sup>1</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 47.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 81. Л. 16, 21.

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 51. Л. 143, 144; Ф 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 29.

Водку пили и у себя дома, и на рабочем месте, и нередко в буфете ближайшей железнодорожной станции. Политрук 3-го взвода Кондрашев, «три дня был нетрезв и в таком виде проводил со стрелками занятия на тему о выборах в Верховный Совет» (июль 1937 г.). Инженер В. П. Пузырев в 10 утра был задержан на станции Ярцево, когда «в пьяном виде предназначенный садик для культурного обслуживания пассажиров превратил в ватор клозет...»<sup>1</sup>.

Нач[ник] колонны ЧЕРЕМНЫХ [Антонина Ивановна, бывшая заключенная – О.К.] не руководит колонной <...> ЧЕРЕМНЫХ сожительствоует с з/к КУДРЯВЦЕВЫМ, который пьянствует с другими з/к. ЧЕРЕМНЫХ поощряет пьяниц, допускает свидания з/к и с ними пьянствует у себя на квартире.

*Протокол общего собрания парткома при 6-м отделении Вяземлага № 12. 26 октября 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 110.*

Несколько раз в известных нам документах 6-го отделения за 1936 и 1937 гг. повстречалось упоминание того, что стрелки распивают водку, а потом избивают заключённых.

Кондрашев, работая врио [временно исполняющим обязанности] политрука 3-го взвода, вместо политического воспитания стрелков пьянствовал вместе с подчиненными при исполнении служебных обязанностей, среди которых были и заключенные.

Кроме того Кондрашев отбирая водку у заключенных одновременно распивал ее с з/к подчиненными. Результатом пьяного руководства явилось полное разложение взвода, избиения заключенных, неподчинение и невыполнение распоряжений, за что часть стрелков уволена, часть отдана под суд.

<...> объявить Кондрашеву строгий выговор с предупреждением.

*Протокол общего партийного собрания при 6-м отделении Вяземлага № 9 от 11 сентября 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 95.*

Королев: я работал редактором в 3-м отделении <...> Факт остается фактом, что бывший начальник 3-й части пьянствовал, [секретарь парткома] Катков [в своем выступлении] об этом умолчал. Не отрицаю того, что Павлов и Хроменкова о т. Каткове мне много говорили, в частности о том, что Катков якобы однажды чуть не убил одного заключенного.

*Протокол общего партсобрания при 6-м отделении Вяземлага № 8 от 11 августа 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 85 об.*

В то же время многочисленные протоколы заседаний парткома отделений (1937 г.) клеймят позором стрелков, дежурных по лагерю, политруков за распитие спиртных напитков с заключёнными. Зафиксированы факты, когда дежурные по лагерю отпускали на танцы в местный железнодорожный клуб лагерников, работавших в службе лагеря.

<sup>1</sup> ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 67. Л. 96, 105, 106.

Ряд з/к – каптер Богачков, завхоз Кузин, счетовод продстола Мошалов, ночью были выпущены за вахту, до 3–4-х часов утра, были на вечере в ж.д. клубе, выпивши. За это каптер Богачков, счетовод Мошалов сняты на общие подконвойные работы, а деж[урный] ВОХР Шемелев до сих пор от работы не отстранен.

*Рапорт старшего прораба, начальника 6-й колонны Г.И. Попова на имя начальника 6-го отделения Дацрова и начальника 3 части П.В. Куликова. 4 августа 1937 г. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 58. Л. 97, 97 об.*

В противовес такому времяпрепровождению для вольнонаёмных Вяземлага организовывался досуг: людей учили культурному времяпрепровождению. Уже в 1936 г. у лагеря имелся свой клуб, работала «звуковая передвижка». Работников периферийных подразделений в выходные дни организовано вывозили в ближайший город в кино или в театр. С женами ходили на танцы в железнодорожный клуб, в санаторий Бело-русского военного округа (БВО).

Для детей организовывались утренники с угощением (на 1 Мая, 7 Ноября, Новый год). В 1936 г. в некоторых отделениях детские сады организовывали жены вольнонаёмных на общественных началах. В 1939 г. при Вяземлаге уже работали детский сад и пионерский лагерь, которые оплачивались санитарным отделом ГУЛАГа и родителями. Так, в 1939 г. на детский сад 13 тыс. руб. потратили родители, 47 тыс. руб. выделил санитарный отдел ГУЛАГа<sup>1</sup>.

Как было положено по КЗоТу, прибывавшим вольнонаёмным выплачивались подъёмные. Оплачивались отпуска, командировочные, больничные. Все вольнонаёмные были обеспечены бесплатной медицинской помощью. Так, в 1939 г. на медицинское обслуживание (медикаменты, протезы, анализы) была израсходована 81 тыс. руб. Помимо амбулаторного лечения, за указанный год было зафиксировано почти одиннадцать тысяч врачебных посещений на дому. При лагере работали шесть зубо-рачебных кабинетов<sup>2</sup>.

Существовавшие в Вяземлаге условия труда и быта вольнонаёмного состава были на порядок выше тех, в которых оказывались работники отдалённых лагерей. Так, О. П. Еланцевой описаны жизненные условия вольнонаёмных на строительстве БАМа: «... на месте назначения люди продолжали испытывать тяготы и неустроенность: перебои с продуктами питания, нехватка самого элементарного – постельных принадлежностей, одежды, обуви, умывальников, ведер, ламп, столов, лавок, нар. Обеспеченность жильем в организациях БАМа составляла 0,72 кв. м. на человека. Рабочих селили в землянках, палатках, бараках. Санитарно-бытовая и жилищная неустроенность отрицательно влияла на производительность труда, приводила к оттоку кадров. Только по при-

<sup>1</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 21; Д. 52. Л. 1–3; Ф. 9414. Оп. 1. Д. 853. Л. 33. ГАНИСО. Ф. 68. Оп. 1. Д. 125. Л. 17, 41, 62.

<sup>2</sup> ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 14. Л. 115, 115 об. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2750. Л. 12–16.

чине необеспеченности жильем до  $\frac{3}{4}$  «привозной» рабочей силы покидало Дальний Восток»<sup>1</sup>.

\*\*\*

Материальные стимулы и создание хороших бытовых условий использовались для привлечения на работу в Вяземлаг и на строительство магистрали Москва – Минск и «закрепления на производстве», в основном, руководящего состава Управления и основных периферийных подразделений, а также специалистов из числа ИТР и служащих. Им выплачивались подъемные, предоставлялось жильё или оплачивалось съёмное, фактическая заработная плата были значительно выше установленных сметой окладов. Прочие, а их было большинство, находились в гораздо худшем положении.

Расположение Вяземлага в Центрально-Европейской части страны отличали его от «отдалённых» лагерей в лучшую сторону. Хотя служившие в лагерном секторе были лишены ряда «северных» надбавок, однако они не были лишены обычного досуга обычного человека. Можно предположить, что возможность вечером или в выходной день сходить в кино или в ближайший железнодорожный клуб на танцы была хорошей альтернативой избиению заключённых.

Как ни парадоксально, но недовольство условиями труда и быта чаще всего высказывали управленцы и квалифицированные специалисты. Для малограмотных, не владевших какой бы то ни было «городской» профессией вчерашних крестьян, которые составляли основную часть неквалифицированной рабочей силы (лагерная обслуга, младший обслуживающий персонал, неквалифицированные рабочие), условия труда и быта в Вяземлаге были вполне приемлемыми. Здесь предоставлялось гарантированные жильё и питание, медицинская помощь, отпуска и выходные. Кроме того, здесь можно было получить востребованную в то время профессию.

Бытовые условия вольнонаёмных работников Вяземлага и строительства автомагистрали Москва – Минск были не намного хуже, чем у среднестатистических рабочих и служащих середины 1930-х гг., а заработная плата за счёт всевозможных надбавок была даже выше. Несмотря на декларируемый в 1930-е гг. «пафос созидания» и «энтузиазм миллионов», для стимулирования труда вольнонаёмного труда, так и заключенного, действенными оказывались материальные стимулы и нормальные бытовые условия.

---

<sup>1</sup> О.П. Еланцева. БАМ: первое десятилетие // Российская история. 1994. № 6. С. 94.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Решение об использовании принудительного труда для создания временной дорожной сети в целом и сооружения шоссе Москва – Минск в частности соответствовало мобилизационному характеру сталинской экономики. Накануне развертывания широкого дорожного строительства в условиях порожденного форсированным характером индустриализации тотального дефицита ресурсов, в том числе и рабочей силы, руководством страны было принято принципиальное решение об использовании в этой отрасли народного хозяйства труда заключённых исправительно-трудовых колоний и лагерей НКВД. Основной расчёт состоял в дешёвизне трудовых ресурсов и возможности их быстрого сосредоточения на возводившихся объектах.

Реконструкция истории сооружения шоссе Москва – Минск позволяет выделить два этапа в производственной деятельности Вяземлага, различавшихся видом основного производства, принципом организации работ, размером и дислокацией периферийных производственно-лагерных структур.

В первом периоде (1936–1939 гг.) заключёнными был выполнен колоссальный объём работ: «с нуля» построено гравийное семисоткилометровое шоссе, возведено около тридцати титульных и почти сотня средних и малых мостов, добыто, перевезено и уложено более одного миллиарда кубометров строительных материалов. В 1940 г. было сооружено асфальтобетонное покрытие в пределах Московской и Минской областей.

Периферийная структура лагеря определялась производственными нуждами. В первом периоде основными подразделениями являлись строительные отделения, мостовые и карьерные лагерные пункты, во втором – асфальтобетонные районы. Также как и в других исправительно-трудовых лагерях, в административных институтах Вяземлага выделялись «производственный» и «лагерный» сектора. Структура первого определялась выполнявшейся экономической задачей и состояла из отделов, охватывавших весь процесс сооружения шоссейной дороги, – от составления проектно-сметной документации до финишного инструментального контроля качества. Структура второго была типичной для исправительно-трудовых лагерей второй половины 1930-х гг. и соответствовала директивным распоряжениям НКВД и ГУЛАГа НКВД.

Размер Вяземлага не находился в прямой зависимости от роста или спада общей численности лагерного населения ГУЛАГа НКВД, а в большей степени определялся производственной необходимостью. В 1936 г. на сооружение шоссе смогли направить более 56 тыс. чел., несмотря на спад общей численности заключённых. В 1938 г. лагерь не «разбух» от хлынувшего потока осужденных в период Большого террора, а в 1939 г. даже отмечался недостаток необходимого числа подневольных рабочих рук. Во втором периоде производственной деятельности Вяземлаг,

наоборот, использовался для разгрузки тюрем Москвы и Белоруссии от осужденных по указам Президиума Верховного совета СССР от 26 июля и 10 августа 1940 г.

На качественные характеристики субъекта принудительного труда повлияли, главным образом, две причины: географическое расположение и приоритетность строительства. Расположение Вяземлага в густонаселенной Центрально-европейской части СССР и «подмосковный» статус обусловили особый состав заключённых, нетипичный для ГУЛАГа НКВД второй половины 1930-х гг. Для лагеря были установлены строгие ограничения на этапирование в него осуждённых за государственные преступления (ст. 58 и ст. 59 УК). Фактическое наличие в лагере осуждённых за политические преступления, в том числе и за контрреволюционные, было во много раз меньше, чем в среднем в лагерях НКВД. Отсутствие осуждённых по ст. 59 УК, так называемого уголовно-бандитствующего элемента, делало режим содержания заключённых в Вяземлаге сравнительно легким. Наличие в лагере большого числа осуждённых за незначительные преступления (имущественные, бытовые, должностные и прочие) определило то, что доля содержащихся в нем лагерников, имевших сроки заключения менее трех лет, была вдвое больше аналогичных показателей по лагерям НКВД. И наоборот, удельный вес осуждённых на сроки от трех до пяти лет был вдвое меньше, чем в целом в Гулаге.

Вследствие того, что автомагистраль Москва – Минск имела статус стратегически важного экономического объекта, состав заключённых Вяземлага типичен для лагерей, занимавшихся капитальным строительством и ориентированных на максимально эффективное выполнение плана работ. ГУЛАГом НКВД для лагеря были установлены критерии отбора, направленные на обеспечение сооружения шоссе работоспособной подневольной силой. В лагерь было запрещено отправлять женщин, лиц моложе 18 лет, слабосильных и инвалидов. Эти ограничения выполнялись на практике: в лагере происходила концентрация физически крепких мужчин трудоспособного возраста. Женщин в лагере было в 5–6 раз меньше, чем в среднем в ИТЛ НКВД, лиц моложе 18 лет, инвалидов и слабосильных – единицы. Удельный вес лагерников, относившихся к группе годных к тяжелому физическому труду, превышал уровень в 90 %, в то время как в среднем в лагерях НКВД он составлял всего 60 %.

Как и следовало ожидать, эффективность принудительного труда была крайне низкой. Максимальная зафиксированная в лагере производительность ручного труда заключённых составляла около 66 % (1936 г.). В 1939 г., характеризовавшемся возросшей долей механизированных работ, средняя результативность труда лагерников доходила до уровня 84 %. Для сравнения: в это же время вольнонаемные выполняли план на 122 %.

Организация принудительного труда в лагере была направлена на максимально возможное повышение производительности труда лагерников и увеличение общей эффективности строительства. Для Вяземлага лимит заключённых, которых предполагалось использовать непосредственно на производстве, с 81 % в 1936 г. вырос до 85 % в 1940 г. Фактическое трудовое использование лагерников на сооружении шоссе было немного ниже установленного планом, но выше, чем в среднем в лагерях ГУЛАГа НКВД (65–75 %).

Анализ структуры принудительного труда показал, что три четверти заключённых Вяземлага использовались в качестве простых рабочих (75 %), около 12–15 % были заняты в качестве инженерно-технических работников и служащих. Однако если в первые годы лагерников нередко привлекали в качестве специалистов, то в последующий период – лишь на должности низового звена. В общей структуре трудовых ресурсов, занятых на сооружении автомагистрали, удельный вес принудительного труда за период с 1936 г. до начала 1941 г. сократился в 8 раз, что было вызвано резким сокращением числа лагерников при относительно стабильной численности вольнонаёмных.

В Вяземлаге действовала разветвленная система стимулирования принудительного труда. Применялись как обычные для вольнонаёмных предприятий методы (премирование, создание улучшенных бытовых условий и другие), так и специфические пенитенциарные (условно-досрочное освобождение, заключение в штрафной изолятор и другие). Вопреки распространённому стереотипу, во второй половине 1930-х гг. приоритетную роль в лагерях НКВД играли стимулы награждения и побуждения, а не принуждения. С 1936 г. до середины 1939 г. в Вяземлаге широко применялись выплата заработной платы, а также система зачётов и условно-досрочного освобождения. В последующий период основным стало материальное стимулирование. На повышение эффективности производства была направлена практика массового обучения заключённых профессиональным навыкам.

В настоящее время проблема эффективности принудительного труда активно дискутируется, применяются различные методики анализа. В связи с этим необходимо отметить, что по результатам четырёхлетней деятельности Вяземлага генеральная смета строительства шоссе Москва – Минск была пересчитана на вольнонаёмные расценки. Кажущаяся дешёвизна принудительного труда себя не оправдала. Зато себя оправдала мобилизационная возможность использования труда заключённых, позволившая за пять лет построить колоссальное сооружение – семисоткилометровую шоссеиную дорогу между двух республиканских столиц; пусть не так дёшево, как планировалось, зато быстро.

## Список опубликованных документов

№ 1. Приказ НКВД СССР № 0012 от 10 января 1936 г. О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой на автодорожном строительстве, заключенными.

№ 2. Приказ НКВД СССР № 0050 от 5 февраля 1936 г. О строительстве автомагистралей.

№ 3. Приказ НКВД СССР № 021 от 17 февраля 1936 г. С объявлением дополнения к приказу НКВД № 45 от 29 апреля 1935 г. об ограничениях при отправке в Вяземский и Калужский лагеря НКВД.

№ 4. Приказ НКВД СССР № 00103 от 22 марта 1936 г. С объявлением временных штатов Управлений Калужских и Вяземских Исправительно-Трудовых лагерей и строителей авто – магистралей Москва – Киев и Москва – Минск.

№ 5. Приказ НКВД № 073 от 3 июня 1936 г. О передаче строительства автомагистрали Москва – Минск ГУЛАГУ НКВД.

№ 6. Приказ НКВД СССР № 084 от 28 июня 1936 г. О строительстве Московского участка 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск.

№ 7. Приказ НКВД № 00298 от 31 августа 1936 г. С объявлением новых штатов 3 Отдела Управления Вяземского лагеря и строительства автомагистрали Москва – Минск

№ 8. Приложение к приказу НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. Тарифный перечень № 3 должностей руководящего состава Управлений лагерей НКВД и оперативного состава отделов, третьих отделов (охрана) и УРО.

№ 9. Приложение к приказу НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. Тарифный перечень № 4 должностей руководящего состава и оперативного состава подразделений лагерей НКВД (отделения, отделы и отдельные лагпункты).

№ 10. Приказ НКВД СССР № 029 от 25 марта 1937 г. О передаче строительства автомагистрали Москва – Минск в ведение ГУШОСДОР`а НКВД СССР.

№ 11. Приказ НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. С объявлением новой редакции раздела «г» приложенных к приказу НКВД СССР № 045 1935 г. «Правила отбора и отправки заключенных в лагеря» и об отмене приказов НКВД СССР № 0131 1935 г., № 021 и № 009 1936 г.

№ 12. Приказ НКВД СССР № 0184 от 13 сентября 1938 г. Об организации Управления дороги Москва – Минск.

№ 13. Приказ НКВД СССР от 11 июня 1939 г. По строительству автомагистрали Москва – Минск.

№ 14. Общее количество вольнонаемных работников всех номенклатур, в том числе и аппарата содержащегося за счет производства, начислений на товары и материалы по состоянию на 1 апреля 1940 г.

№ 1

**Приказ НКВД СССР № 0012 от 10 января 1936 г.  
О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой  
на автодорожном строительстве, заключенными.**

СОВ. СЕКРЕТНО

В целях максимального удешевления стоимости строительства и капитального ремонта автогужевых дорог осуществляемых местными органами Цудортранса НКВД,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Обеспечение строительства и ремонта рабочей силой на автогужевых дорогах, за исключением объектов, проходящих ближе пятидесяти километров от государственных границ Союза ССР, возложить на ГУЛАГ НКВД.

2. Начальникам УНКВД республик, краев (областей) в соответствии с размером утвержденных на 1936 год ассигнований на строительство и капитальный ремонт автогужевых дорог в декадный срок по получении плана капиталовложений на 1936 год выслать начальнику ГУЛАГ`а НКВД и в копии начальнику Цудортранса НКВД расчеты на потребную на 1936 год рабочую силу с распределением по месяцам и пунктам работ, указав единовременно сколько может быть выделено из тюрем и колоний своего края (области, республики) и количество, которое необходимо завезти из других краев.

3. Начальникам УНКВД республик, краев (областей) на объектах железнодорожного строительства – организовать колонии по типу существующих, подчинив их в административном отношении начальникам Отделов Мест Заключения УНКВД. Укомплектование этих колоний производить из заключенных, содержащихся в тюрьмах и колониях данного края, осужденных на сроки ниже 3 лет.

4. Укомплектование колоний административно-чекистским аппаратом возложить на соответствующих начальников УНКВД.

5. Начальникам УНКВД республик, краев (областей) техническое руководство работами по строительству и ремонту автогужевых дорог, а также укомплектование инженерно-техническими кадрами возложить на местные органы Цудортранса НКВД.

6. Начальнику финансового отдела НКВД, совместно с начальником Цудортранса НКВД и начальником ГУЛАГ`а НКВД установить порядок расчета и финансирования работ.

7. Начальникам УНКВД республик, краев (областей) по мере поступления рабочей силы из числа заключенных, немедленно освободить занятую на строительстве и капитальном ремонте вольнонаемную рабочую силу.

Народный комиссар внутренних дел Союза СССР

Генеральный комиссар государственной безопасности

**Г. ЯГОДА.**

## № 2

### Приказ НКВД СССР № 0050 от 5 февраля 1936 г. О строительстве автомагистралей.

СОВ. СЕКРЕТНО

Постановлением Правительства на народный комиссариат внутренних дел СССР возложено строительство **автомагистралей**:

Москва – Киев – с окончанием ее в 1937 году (без черного покрытия) и  
Москва – Минск – с окончанием в 1936 году (без черного покрытия).

Эти автомагистрали имеют **огромное народно-хозяйственное и оборонное значение**. Постройкой их кладется начало сооружению крупных автомобильных магистралей, которые в будущем свяжут важнейшие районы страны и явятся теми **основными автомобильными путями, вокруг которых будет развиваться остальная дорожная сеть**.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. На начальника ГУЛАГ`а НКВД комиссара государственной безопасности 3-го ранга тов. **Бермана** возложить ответственность:

а) за организацию **лагерных подразделений автомагистрали**, комплектование их **необходимой рабочей силой** из заключенных, административным персоналом и обеспечение необходимыми бытовыми условиями;

б) за лагерный распорядок и организацию культурно-воспитательной работы;

в) за создание условий, необходимых для выполнения лагерниками установленных производственных норм;

г) за общее и хозяйственное снабжение лагерей;

д) за соблюдение лагерями утвержденных смет по их содержанию.

2. На начальника ГУШОСДОР`а тов. **Благонравова** возложить ответственность:

а) за своевременное составление проектов, смет и плана организации работ;

б) за выполнение утверждаемых мною планов строительства автомагистралей, технических условий, проектов, организацию и качество работ и соблюдение сметной стоимости;

в) за оперативное руководство строительством автомагистралей и организацию предварительной приемки законченных работ;

г) за обеспечение и реализацию необходимых фондов технического снабжения;

д) за своевременное финансирование и организацию бухгалтерской и оперативной отчетности по строительству автомагистралей;

е) за обеспечение строительства автомагистралей инженерно-техническим и производственным персоналом.

3. ГУЛАГ`у НКВД организовать на каждой из указанных автомагистра-

лей исправительно-трудовой лагерь по **типу существующих строительных лагерей НКВД**, с подчинением их непосредственно ГУЛАГу НКВД и местонахождением управления лагеря:

Москва – Киев – в г. Калуге, Московской области,

Москва – Минск – в г. Вязьме, Западной области.

4. Схему и штаты Управлений лагерей и строительных отделений с проектом дислоцирования последних ГУЛАГу согласовать с ГУШОСДОР`ом и представить мне на утверждение не позднее 10-го февраля 1936 года.

5. Подчинить начальников строительств-лагерей по вопросам, перечисленным в п. 1-м настоящего приказа, нач. ГУЛАГ`а и по вопросам, перечисленным в п. 2-м, нач. ГУШОСДОР`а НКВД.

6. Для ускорения организации исправительно-трудовых лагерей начальнику ГУЛАГ`а представить мне на утверждение список административно-технического персонала, подлежащего откомандированию из существующих строительных лагерей НКВД.

7. Для укомплектования вновь организуемых лагерей административными и чекистскими кадрами начальнику Отдела кадров НКВД откомандировать в распоряжение ГУЛАГ`а НКВД 50 человек опытных чекистов.

8. Начальнику лагеря автомагистрالی Москва – Минск немедленно развернуть заготовку камня с таким расчетом, чтобы к 1 мая было заготовлено не менее 60 % и вывезено на трассу не менее 30 % потребного камня, а к 1 августа **закончить заготовку всего потребного камня и вывезти его на трассу.**

9. ГУШОСДОР`у:

а) к 1 марта 1936 года по автомагистрالی Москва – Минск и к 1 мая по автомагистрالی Москва – Киев закончить и представить на утверждение проекты и сметы, планы и графики организации работ, а через месяц после этих сроков – рабочие проекты и чертежи на работы первой очереди;

б) к 15 мая 1936 года по автомагистрالی Москва – Минск и к 15 мая по автомагистрالی Москва – Киев закончить и представить на утверждение проекты и сметы на крупные (титульные) моты, подлежащие постройке на указанных автомагистралах;

в) при проектировании станций обслуживания автомашин, гостиниц и других служебных и жилых зданий на автомагистралах обеспечить надлежащее их архитектурное оформление;

г) не позднее 1 марта 1936 года разработать и представить на утверждение технические условия на сооружение автомагистралей.

10. Начальнику Финансового отдела НКВД тов. **Берензону** совместно с начальником ГУШОСДОР`а тов. **Благонравовым** и нач. ГУЛАГ`а комиссаром государственной безопасности 3-го ранга тов. **Берманом** в декадный срок установить и представить мне на утверждение порядок финансирования строительства автомагистралей, формы и сроки представления оперативной и финансовой отчетности по строительству, а также размер потребных для строительства оборотных средств.

11. Начальникам УНКВД Московской, Калининской, Западной и Курской областей и НКВД УССР и БССР оказывать строительствам автомагистралей всемерное содействие.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности

**Г. ЯГОДА.**

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81, 81 об., 82.*

### **№ 3**

**Приказ НКВД СССР № 021 от 17 февраля 1936 г. С объявлением дополнения к приказу НКВД № 045 от 29 апреля 1935 г. об ограничениях при отправке в Вяземский и Калужский лагеря НКВД.**

СОВ. СЕКРЕТНО

В дополнение к приказу НКВД СССР №045 – 1935 г. ПРИКАЗЫВАЮ:

Раздел «Г» правил об ограничениях при отправке заключенных в отдельные исправительно-трудовые лагеря НКВД, объявленных приказом №045 – 1935 г., дополнить, установив следующие ограничения при отправке заключенных на строительство автомагистралей Москва – Минск и Москва – Киев, в Вяземский и Калужский лагеря НКВД:

Не подлежат направлению в Вяземский и Калужский лагеря НКВД осужденные:

- а) за измену родине (ст. 58 п. 1-а УК),
- б) за шпионаж (ст. 58 п. 6 и ст. 193 п.24 УК),
- в) за террор (ст. 58 п. 8 УК),
- г) за диверсию (ст. 58 п. 8 УК),
- д) бывшие руководители антисоветских политпартий, осужденные за к.-р. деятельность,
- е) бывшие участники антипартийных к.-р. группировок (троцкисты, зиновьевцы и др.),
- ж) бывшие руководители и активные участники к.-р. фашистских, повстанческих, церковных, сектантских группировок и организаций,
- з) за бандитизм (ст. 98 п. 3 пп. «а» и «б» УК) и за вооруженный разбой (ст. 167 ч. III УК),
- и) иностранные подданные (независимо от ст. УК, пр которой они осуждены),
- к) приговоренные к ВМН с заменой 10-ю годами (независимо от ст. УК),
- л) перебежчики и осужденные за контрабанду.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности

**Г. ЯГОДА.**

*Штамп:* Отменен приказом НКВД СССР 1937 г. № 0122

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 10. Л. 8, 8 об.*

#### № 4

**Приказ НКВД СССР № 00103 от 22 марта 1936 г. С объявлением временных штатов Управлений Калужских и Вяземских Исправительно-Трудовых лагерей и строительства авто – магистралей Москва – Киев и Москва – Минск.**

Отп. 50 экз.

СОВ. СЕКРЕТНО  
экз. № 2

По объявленным в приложении перечням ввести в действие временные штаты:

1. Управления Калужского лагеря и строительства авто-магистрали Москва – Киев (дислоцируемого в г. Калуге), с подчиненными ему 1, 2, 3 лагерными отделениями и 1 и 2 лагерными пунктами.

2. Управления Вяземского лагеря и строительства авто-магистрали Москва – Минск (с дислоцированием в г. Вязьма) с подчиненными ему 1, 2, 3, 4, 5 и 6 лагерными отделениями и 1, 2, 3 и 4 лагерными пунктами.

Приказ и приложение разослать по принадлежности.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЗА ССР  
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИССАР ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Г. ЯГОДА

ВЕРНО: ИНСПЕКТОР ОТДЕЛЕНИЯ ОК [Автограф]

*Штамп:* ОТМЕНЕН секретным приказом НКВД ССР 1938 г. № 0142.

*ГАРФ. Ф. 9401. Он. 1. Д. 9. Л. 115.*

#### № 5

**Приказ НКВД № 073 от 3 июня 1936 г. О передаче строительства автомагистрали Москва – Минск ГУЛАГУ НКВД.**

СЕКРЕТНО

**В целях максимального форсирования строительства** автомобильной магистрали Москва – Минск,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Строительство автомобильной магистрали Москва – Минск с 1-го июня текущего года возложить полностью на ГУЛАГ НКВД под личную ответственность начальника ГУЛАГ`а НКВД – комиссара государственной безопасности 3-го ранга тов. **Берман**.

2. Начальнику ГУШОСДОР`а НКВД тов. **Благонравову**:

а) к 15-му июня сего года обеспечить окончание составления полного технического проекта автомагистрали по работам первой очереди, в том числе рабочих проектов всех искусственных сооружений;

б) к 1 сентября 1936 года закончить составление подробного технического проекта, плана организации работ и сметы на работы по черному покрытию, в том числе: производство опытных исследований, анализ материалов и составление рецептов асфальтовых смесей;

в) передать ГУЛАГу НКВД фонды на материалы, оборудование и транспортные средства, предназначенные по планам ГУШОСДОР`а для строительства Москва – Минск, а также выделенное для этого строительства импортное оборудование.

г) выделить в распоряжение ГУЛАГ`а НКВД для работы непосредственно на трассе строительства Москва – Минск 10 опытных инженеров-дорожников как из аппарата ГУШОСДОР`а, так и из его областных отделов;

д) передать все предназначающиеся для строительства автомагистрали Москва – Минск дорожные машины из числа имеющихся в распоряжении местных органов ГУШОСДОР`а НКВД;

е) по договоренности с начальником ГУЛАГ`а – определить размеры трудового участия на строительстве Москва – Минск и передать их Управлению строительства для реализации;

ж) обеспечить консультацией по всем техническим вопросам как Управление строительства Москва – Минск, так и ГУЛАГ НКВД.

3. Главному архитектору строительства Волга – Москва тов. **Фридланд** обеспечить к 15 июля с. г. окончание всех проектов гражданских сооружений и рабочих чертежей к ним.

4. Начальнику ГУЛАГ`а НКВД – комиссару государственной безопасности 3-го ранга тов. **Берман**:

а) укомплектовать линейные подразделения строительства и отделы Управления проверенными работниками – чекистами, путем откомандирования таковых из других лагерей и строителей;

б) в целях ликвидации побегов усилить охрану лагеря вольнонаемными стрелками;

в) для руководства дорожным строительством организовать в составе ГУЛАГ`а НКВД Дорожно-строительный отдел в составе следующих отделений: 1) Железнодорожного строительства, 2) Отделения карьеров. Проект штатов представить мне на утверждение к 5-му июня с.г.;

г) к 1 июля составить план работ на 1936 год с разбивкой по месяцам и представить мне на утверждение;

д) обеспечить живое руководство строительства путем командирования ответственных сотрудников ГУЛАГ`а и личного пребывания на трассе строительства.

5. Начальнику Отдела Кадров НКВД – старшему майору государственной безопасности тов. **Вейншток** в декадный срок выделить в распоряжение ГУЛАГ`а НКВД 50 опытных чекистов.

6. Начальнику Финансового отдела НКВД тов. **Берензону** совместно с начальником ГУЛАГ`а НКВД – комиссаром государственной безопасности 3-го ранга тов. **Берман** и начальником ГУШОСДОР`а НКВД тов. **Благо-**

**нравовым** установить порядок финансирования строительства автомагистрали Москва – Минск и представить мне на утверждение.

7. Начальнику ГУШОСДОР'а НКВД тов. **Благонравову** обеспечить постоянное наблюдение за выполнением строительством технических условий, утвержденных на сооружении автомагистрали.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР

Генеральный комиссар государственной безопасности

**Г. ЯГОДА.**

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 10. Л. 63, 63 об.*

### **№ 6**

## **Приказ НКВД СССР № 084 от 28 июня 1936 г. О строительстве Московского участка 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск.**

Для форсирования строительства Московского участка 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск –

п р и к а з ы в а ю:

1. Начальнику Гушосдора НКВД тов. **БЛАГОНРАВОВУ** выделить для этого участка: тракторов ЧТЗ – 15, лопат Беккера – 10, мотовозов – 12, автомашин ЗИС – 30 (20 из них за счет фондов автомагистрали Москва – Минск и 10 за счет фондов автомагистрали Москва – Киев), грейдеров – 12-ти футовых – 5, вагонетов Вестерна – 120, рельс широкой колеи со скреплениями и стрелочными переводами – 1 километр, леса – 7.000 куб. метров (за счет фондов автомагистрали Москва – Минск), троса – 2 тонны, автомашин 1½ тонных ГАЗ-АА – 5 штук.

2. Начальнику ГУЛАГ'а – комиссару государственной безопасности 3-го ранга – тов. **БЕРМАН** выделить: экскаваторов П.П.Г. – 4, экскаваторов 0,75 – 2, лопат Беккера – 15, рельс узкой колеи со скреплениями, стрелочными переводами и шпалерами – 7 километров, палаток – 25.

3. Назначить начальником Московского участка 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск – тов. **БАГИРОВА** и Главным инженером – тов. **ИЗМАЙЛОВСКОГО** (последнего на время строительства по совместительству с занимаемой должностью Главного инженера Ушосдора УНКВД по МО.)

4. Врид. Начальника Ушосдора УНКВД по МО – ст. лейтенанту государственной безопасности – тов. **САВВИНУ**:

а) откомандировать на Московский участок 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск 8 техников, 10 десятников и 500 рабочих.

б) в 3-х дневный срок, по согласованию с начальником 7-го особого отделения автомагистрали Москва – Минск тов. **СВЕРДЛОВЫМ**, выделить для Московского участка соответствующее количество механизмов и оборудования.

5. Заместителю начальника УНКВД по МО – комиссару государственной безопасности 3-го ранга – тов. БАК обеспечить быстрый перенос трамвайной линии и телеграфной связи в районе строительства Московского участка, а также оказание повседневной практической помощи строительству.

Народный комиссар внутренних дел союза сср –  
Генеральный комиссар государственной безопасности Г. ЯГОДА.  
Верно: инспектор 7-го отделения ок нквд [автограф]

*Штамп:* ОТМЕНЕН приказом НКВД 1938 год № 0141

*ГАРФ. Ф. 9401. Он. 1а. Д. 10. Л. 66, 67.*

### № 7

#### **Приказ НКВД № 00298 от 31 августа 1936 г. С объявлением новых штатов 3 Отдела Управления Вяземского лагеря и строительства автомагистрали Москва – Минск.**

СОВ. СЕКРЕТНО.

Отп. 30 экз.

В отмену существующих штатов, отдельным приложением, объявляются новые штаты 3-го Отдела Управления Вяземского лагеря и строительства авто-магистрали Москва – Минск и третьих частей лагерных подразделений, вводимых в действие с 16 августа 1936 г.

Приказ и приложение разослать по принадлежности.

Заместитель народного комиссара внутренних дел союза ССР –  
Комиссар государственной безопасности 1-го ранга – Г. Прокофьев  
Верно: инспектор 7-го отделения ок нквд: [автограф]

*ГАРФ. Ф. 9401. Он. 1а. Д. 9. Л. 211.*

### № 8

#### **Приложение к приказу НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. Тарифный перечень № 3 должностей руководящего состава Управлений лагерей НКВД и оперативного состава отделов, третьих отделов (охрана) и УРО.**

ПРИЛОЖЕНИЕ

Оклад – р. 900.

Начальник Управления – Дмитлага, Бамлага, Волголага, ББЛага, Дальлага. Ухтпечлага, Калуглага, Вяземлага.

Оклад – р. 800.

Начальник Управления остальных лагерей	
Зам. начальника Управления Дмитлага, Бамлага, Волголага, ББЛага, Дальлага. Ухтпечлага, Калуглага, Вяземлага.	Оклад – р. 750.
Зам. начальника Управления остальных лагерей	Оклад – р. 700.
Начальник отдела Управления Дмитлага, Бамлага, Волголага, ББЛага, Дальлага. Ухтпечлага, Калуглага, Вяземлага.	
Пом. начальника Управления остальных лагерей.	Оклад – р. 675.
Зам. начальника отдела	Оклад – р. 650.
Зам. начальника отдела	Оклад – р. 600.
Начальник отделения	Оклад – р. 525.
Пом. начальника отделения	Оклад – р. 500.
Оперуполномоченный Ст. инспектор	Оклад – р. 450.
Пом. оперуполномоченного Уполномоченный Инспектор	Оклад – р. 425.
Секретарь Управления	

Утвержденные должностные оклады включают в себя бытовую (хлебную) надбавку. Для ДВК и ВСК установлена 20% надбавка.

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 10. Л. 98, 98 об.*

## № 9

### **Приложение к приказу НКВД СССР № 0101 от 9 сентября 1936 г. Тарифный перечень № 4 должностей руководящего состава и оперативного состава подразделений лагерей НКВД (отделения, отделы и неотдельные лагпункты).**

#### ПРИЛОЖЕНИЕ

	Оклад – р. 650.
Начальник отделения	Оклад – р. 600.
Начальник ОЛП	
Зам. начальника отделения	

Пом. начальника отделения  
Оклад – р. 525.  
Начальник лагпункта (неотдельного)  
Пом. начальника отдельного лагпункта  
Оклад – р. 475.  
Начальник части третьей (охраны) и УРО  
Оклад – р. 450.  
Оперуполномоченный  
Ст. инспектор III части и УРО  
Оклад – р. 400.  
Уполномоченный  
Пом. оперуполномоченного  
Инспектор III части и УРО  
Секретарь аттестационной комиссии  
Оклад – р. 375.  
Пом. уполномоченного  
Пом. инспектора III части и УРО

Утвержденные должностные оклады включают в себя бытовую (хлебную) надбавку.

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 10. Л. 99, 99 об.*

**№ 10**  
**Приказ НКВД СССР № 029 от 25 марта 1937 г.**  
**О передаче строительства**  
**автомагистрали Москва – Минск в ведение ГУШОСДОР`а**  
**НКВД СССР.**

Приказ НКВД СССР №073 от 3 июня 1936 г. – отменить.

Руководство строительством автомагистрали Москва – Минск возложить на ГУШОСДОР`а Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР. Передачу строительства ГУШОСДОРу произвести с составлением акта и передаточного баланса по состоянию на 1 апреля 1937 г.

Начальнику ГУШОСДОР`а НКВД – комиссару государственной безопасности 1-го ранга тов. БЛАГОНРАВОВУ и зам. начальника ГУЛАГ`а – дивинтенданту тов. ПЛИНЕР:

1. В 7-дневный срок представить мне на утверждение положение о взаимоотношениях ГУШОСДОР`а и ГУЛАГ`а.

2. В 15-дневный срок разработать и представить мне на утверждение объем работ по автомагистрали Москва – Минск на 1937 г. и

необходимые мероприятия, обеспечивающие выполнение данного объема работ.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЗА ССР – Н. ЕЖОВ.

*Штамп:* Отменен приказом НКВД 0160 – 1954 год.

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 16. Л. 16.*

## № 11

### **Приказ НКВД № 0122 от 13 октября 1937 г. С объявлением новой редакции раздела «г» приложенных к приказу НКВД СССР № 045 1935 г. «Правила отбора и отправки заключенных в лагеря» и об отмене приказав НКВД СССР № 0131 1935 г., № 021 и № 009 1936 г.**

СЕКРЕТНО

В связи с организацией новых исправительно-трудовых лагерей НКВД и необходимостью установления ограничений при отправке особо опасных преступников в отдельные ИТ лагеря НКВД.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Раздел «г» правил отбора, направления и приема осужденных из общих мест заключения в исправительно-трудовые лагеря НКВД, приложенных к приказу НКВД № 045 1935 г. – **отменить**.

2. Ограничения при отправке заключенных в Волголаг, Вяземлаг и Калуглаг НКВД, перечисленные в приказах НКВД № 0131 1935 г. и № 021 1936 г., а также приказ НКВД № 009 1936 г. о порядке направления беглецов и бандитов **отменить**.

3. Установить при отправке заключенных в отдельные исправительно-трудовые лагеря **следующие ограничения:**

#### **А. Не подлежат направлению:**

а) в Бамлаг, Дмитлаг, Темлаг, Дальлаг, Вяземлаг, Калуглаг, Волголаг, Самарлаг НКВД и на строительство № 200, а также на строительства Сталинской водопроводной станции, Юго-Восточной гавани и Подольского аэропорта.

**Осужденные:** а) за измену родине (ст. 58 – 1-а УК);

б) за террор (ст. 58 – 8 УК);

в) за шпионаж (ст. 58 – 6 и 193 и 24 УК),

г) за диверсию (ст. 58 – 9 УК);

д) за бандитизм и вооруженный разбой (ст. 59–3, кроме 59–3 п. «в», и 167 ч. 3 УК);

е) за к.-р. троцкистско-зиновьевско-бухаринскую деятельность (троцкисты, зиновьевцы, бухаринцы, правые);

ж) руководители и активные члены к.-р. фашистских и националистических группировок и организаций;

з) руководители повстанческих к.-р. организаций (ст. 58 – 2, 3 и 4 УК) и бывш. Белогвардейцы;

и) иностранные подданные (независимо от статей УК, по которым они осуждены).

<...>

7. Исключения при проведении данных ограничений допускаются только с особого разрешения ГУЛАГ`а НКВД в каждом отдельно случае.

Заместитель Народного комиссара внутренних дел СССР  
старший майор государственной безопасности

**РЫЖОВ.**

*Надпись:* ОТМЕНЕН пр. № 001461-1939 г.

*Штамп:* отменен приказом НКВД № 001461-1939 г.

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1. Д. 16. Л. 124, 124 об., 125.*

## **№ 12**

### **Приказ НКВД СССР № 0184 от 13 сентября 1938 г. Об организации Управления дороги Москва – Минск.**

В соответствии с Постановлением СНК СССР от 22 апреля 1938 г. № 526 ПРИКАЗЫВАЮ:

1. ГУШОСДОР`у НКВД СССР организовать Управление дороги Москва – Минск с 1 октября 1938 г., действующее на основании утвержденного мною приказом №290 от 29/IV с.г. «Положения об Управлении дорог общесоюзного значения».

2. Организованную в соответствии с приказом НКВД СССР № 367 от 10 июня 1938 г. техническую инспекцию ГУШОСДОР`а на строительстве автомагистрали Москва – Минск с 1/X–38 г. включить в штат Управления дороги Москва – Минск.

3. Перевод расчетов на условиях заказчика – подрядчика произвести с 1/I–39 г., для чего ГУШОСДОР`у совместно с ГУЛАГ`ом разработать к 15/X–38 г. порядок этого перевода и уточнения расчетов между заказчиком (Управление дороги ГУШОСДОР`а) и подрядчиком (Управление строительства ГУЛАГ`а НКВД) с начала строительства автомагистрали до 1/I– 1939 г.

4. Содержание Управления дороги и организованной тех. инспекции ГУШОСДОР<sup>3</sup> в течение 1938 г. отнести за счет эксплуатационной сметы ГУШОСДОР<sup>3</sup> а по содержанию Управления дороги.

5. Начальником Управления дороги Москва – Минск назначить т. НИКОЛАЕВА В.П.

6. Начальнику строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД СССР т. РУДМИНСКОМУ обеспечить Управление дороги служебными помещениями.

Заместитель Народного комиссара внутренних дел СССР  
старший майор государственной безопасности ЖУКОВСКИЙ.

*ГАРФ. Ф. 9401. Он. 1 а. Д. 22. Л. 145, 146.*

### **№ 13**

#### **Приказ НКВД СССР от 11 июня 1939 г. По строительству автомагистрали Москва – Минск.**

СЕКРЕТНО

Развертывание работ по строительству автомагистрали Москва – Минск проходит крайне неудовлетворительно. Годовой план работ 1939 г. за 5 месяцев при достаточной обеспеченности финансово-производственными ресурсами выполнен на 7,5 %, при одновременном перерасходе средств на 1 июня свыше 7 млн. руб. Майский план выполнен только на 56,4 %.

Вследствие плохой организации работ, рабочая сила используется нерационально. Производительность труда по коэффициенту использования механизмов и автопарка крайне низка.

Труддисциплина на строительстве как среди вольнонаемных, так и лагерников, слабая.

Невыполнение плана работ и создание убытков привели стройку к весьма тяжелому финансовому состоянию.

В целях ликвидации создавшегося положения и обеспечения выполнения годовой программы,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Для максимального использования лагерной рабочей силы на основных работах строительства, начальнику строительства к 1 июля с.г. ликвидировать, как правило, штабные и комендантские колонны при Управлении строительства и отделениях, заменив их вольнонаемной рабочей силой.

2. Максимально сократить службу лагеря, доведя использование наличного состава лагеря до 85 % по группе «А».

3. Ликвидировать разбросанность работ по трассе, сконцентрировав рабочую силу и механизмы на трудоемких и решающих участках, для чего пересмотреть организационное построение линейных подразделений к 25 июня с. г.

4. Начальнику строительства и начальнику Политотдела автомагистрали немедленно принять все необходимые меры к укреплению производственно-лагерной дисциплины, строго соблюдая установленный для лагеря режим.

В целях поднятия производительности труда развернуть культурно-воспитательную работу среди лагерной рабочей силы. Применяя методы поощрения к выполняющим и перевыполняющим нормы выработки.

5. Разрешить начальнику строительства на 1939 год выделить дополнительно питание работающим на основных работах и в карьерах лагерной рабочей силы на 34 коп. в день.

Указанное увеличение расходов покрыть за счет перераспределения внутрилагерной сметы.

6. Предложить начальнику строительства и начальнику Политотдела принять решительные меры к упорядочению дисциплины среди военизированной охраны на строительстве, а также труддисциплины в отношении вольнонаемных рабочих и служащих.

7. В целях большей заинтересованности в повышении ответственности за выполнение плана работ, ввести практику премирования стрелков и командиров ВОХР`а за перевыполнение норм выработки и производственных заданий бригадами.

Возложить на начальника отделения ответственность за организацию лагерно режима, охрану и побеги з/к.

Командира дивизиона охраны одновременно назначить помощником начальника отделения по охране и режиму.

8. Провести в жизнь на строительстве автомагистрали Москва – Минск Инструкцию ГУШОСДОР`а НКВД СССР, разработанную на основе Постановления Экономсовета при СНК СССР от <...> февраля 1938 г. и утвержденную НКВД «О прогрессивно-премиальной оплате труда инженерно-технического персонала и в/н рабочих, работающих на механизмах».

9. Начальнику строительства пересмотреть использование инженерно-технического персонала и обеспечить укомплектование линий за счет работающих в аппарате.

Для укрепления строительства квалифицированными инженерно-техническими работниками предложить начальнику ГУШОСДОР`а НКВД тов. **Федорову** в срок, не позднее 1 июля выделить строительству автомагистрали Москва – Минск 15 десятников и 5 инженеров по асфальтобетонным работам.

10. Начальнику строительства и главному инженеру в декадный срок пересмотреть расстановку дормеханизмов с проведением соответствующих мероприятий по обеспечению необходимого фронта работ и правильной эксплуатации механизмов на трассе.

11. Работу автотранспорта перевести с 1 июля с.г. на полный внешний хозрасчет с законченным балансом.

12. Отделу технического снабжения ГУЛАГ`а обеспечить отгрузку фондов битума 3 квартала в течение июля-августа месяцев с. г. и выделить лимит на запасные части для дормеханизмов на сумму 350.000 рублей.

Выделение запасных частей произвести в срок равными частями до 1 августа с. г.

13. Начальнику ГУЛАГ`а комдиву тов. **Чернышову** и начальнику ЦФПО дивинтенданту **Берензон** проверить финансовое состояние строительства и принять меры к оздоровлению этого положения. Одновременно выявить виновников убытков за 1939 г. и доложить мне.

14. Отделу мобилизации внутренних ресурсов ГУЛАГ`а реализовать излишки имеющиеся на строительстве оборудования. Срок исполнения 15 июля с. г.

15. Нач. строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД тов. **Горшкова**, как несправившегося с работой, от занимаемой должности начальника строительства освободить, оставив его на строительстве начальником 1 отделения.

16. Начальником строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД назначить тов. **Саркисьянц**, освободив от работы зам. нач. ГУШОСДОР`а НКВД.

17. Зам. нач. Управления строительства автомагистрали Москва – Минск и Вяземлага НКВД тов. **Бородова** освободить от занимаемой должности, с откомандированием в распоряжение Отдела кадров ГУЛАГ`а НКВД.

18. Назначить заместителем начальника Управления строительства а/м Москва – Минск и Вяземлага НКВД – помощника начальника Управления строительства а/м Москва – Минск и Вяземлага НКВД тов. **Передерей**.

19. Вновь назначенному начальнику строительства автомагистрали Москва – Минск тов. **Саркисьянцу** и главному инженеру строительства тов. **Козловскому** в декадный срок представить свои замечания по действующим и представленным на утверждение в Правительство проекту и смете.

Начальнику ГУШОСДОР`а НКВД тов. **Федорову** и зам. нач. Сектора капитального строительства НКВД СССР тов. **Вайнштейн** в декадный срок по получении замечаний строительства обеспечить представление на утверждение в Правительство проекта и сметы по автомагистрали Москва – Минск.

20. Начальнику ГУШОСДОР`а НКВД тов. **Федорову** установить систематическое наблюдение и помощь строительству автомагистрали Москва – Минск и проследить за своевременным выполнением настоящего приказа.

Народный комиссар внутренних дел Союза ССР

**Л. БЕРИЯ.**

*ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 10. Л. 132, 132 об., 133. Типографск. экз.*

**№ 14**

**Общее количество вольнонаемных работников всех номенклатур,  
в том числе и аппарата содержащегося за счет производства,  
начислений на товары и материалы по состоянию на 1 апреля 1940 г.**

№ п/п	Наименование объектов	Общее число в\н	Из них			
			членов и канд. ВКП(б)	членов ВЛКСМ	бывших заключенных	
					всего	из них по ст. 58 УК
1	<u>По Управлению Стр-ва</u>	<u>749</u>	<u>73</u>	<u>62</u>	<u>172</u>	<u>21</u>
	(в т.ч. подразделения, находящиеся в г.Вязьма)					
	в том числе специалистов:	34	13	-	10	6
	С законченным высшим образованием	29	7	6	7	2
	То же со средним образованием	51	4	2	14	3
	Практиков-специалистов					
2	<u>По периферии</u>	<u>2 329</u>	<u>243</u>	<u>406</u>	<u>338</u>	<u>15</u>
	В том числе:					
	С высшим образованием	65	15	3	36	1
	С средним	100	8	26	42	2
	Практиков-специалистов	309	20	17	82	3
	ВСЕГО	3 078	316	468	510	36
3	<u>Из них</u>					
	1. Русских	1 973	277	364	402	24
	2. Украинцев	474	10	16	26	2
	3. Белорусов	544	14	58	51	3
	4. Евреев	38	9	29	16	2
	5. Других национальностей	49	6	1	15	5
	ВСЕГО	3 078	316	468	510	36

ГАРФ. Ф. 9407. Он. 1. Д. 81. Л. 18, 19.

## БИБЛИОГРАФИЯ

### Источники

Неопубликованные

#### *Перечень дел фондов центральных государственных архивов*

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

1. Ф. Р-8437. Главное управление аэродромного строительства (ГУАС) народного комиссариата внутренних дел СССР. (1941–1946 гг.). Оп. 1. Д. 3352.
2. Ф. Р-9401. Народный комиссариат внутренних дел – Министерство внутренних дел (НКВД–МВД) СССР. (1934–1960 гг.). Оп. 1а. Д. 9.
3. Там же. Д. 10.
4. Там же. Д. 16.
5. Там же. Д. 21.
6. Там же. Д. 22.
7. Ф. Р-9407. Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЖДС) НКВД–МВД СССР. (1940–1953 гг.). Оп. 1. Д. 14.
8. Там же. Д. 51.
9. Там же. Д. 52.
10. Там же. Д. 81.
11. Ф. Р-9414. Главное управление мест заключения (ГУМЗ) Министерства внутренних дел СССР. (1930–1960 гг.). Оп. 1. Д. 849.
12. Там же. Д. 853.
13. Там же. Д. 1138.
14. Там же. Д. 1139.
15. Там же. Д. 1140.
16. Там же. Д. 1152.
17. Там же. Д. 1155.
18. Там же. Д. 1160.
19. Там же. Д. 1161.
20. Там же. Д. 1193.
21. Там же. Д. 2750.
22. Там же. Д. 2757.
23. Там же. Д. 2947.
24. Там же. Д. 2930.
25. Там же. Д. 3080.
26. Там же. Д. 3092.
27. Там же. Д. 3382.

**Перечень дел фондов областных архивов**  
*Государственный архив Смоленской области (ГАСО)*

28. Ф. Р-2360. Исполнительный комитет Западного областного Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (Запоблисполком). Оп. 2. Д. 1528.

29. Там же. Д. 1736.

30. Там же. Д. 1738.

31. Там же. Д. 1746.

32. Там же. Д. 1850.

33. Там же. Д. 2113.

34. Там же. Д. 2332.

35. Там же. Д. 2333.

36. Ф. Р-2361. Смоленский областной исполнительный комитет Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (Смолоблсполком). Оп. 1. Д. 6.

37. Там же. Д. 10.

*Государственный архив новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО)*

38. Ф. Р-68. Смоленский районный комитет ВКП(б) Западной области. Оп. 1. Д. 58.

39. Там же. Д. 125.

**Опубликованные**

1. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СУ СССР). 1928. 25 октября. № 11.

2. Там же. 1932. № 62. Ст. 360.

3. Там же. 1934. № 45. Ст. 354.

4. Там же. 1934. № 57. Ст. 427.

5. Там же. 1934. № 58. Ст. 433.

6. Там же. 1934. № 59. Ст. 437.

7. Там же. 1936. № 11. Ст. 88.

8. Там же. 1937. Ст. 98.

9. Ведомости Верховного Совета СССР. 1940. № 20.

10. Там же. 1940. № 23.

**Сборники документов**

11. ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918–1960. / Под ред. акад. А.Н. Яковлева; сост.: А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М. : МФД, 2002. – 888 с.

12. Заключенные на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР: Собрание документов и фотографий / Редкол.: О.В. Хлевнюк (отв. ред.) и др.; Отв. сост.: О.В. Лавинская, Ю.Г. Орлова. – М.: РОССПЭН, 2008. – 448 с.

13. История сталинского Гулага: конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов в 7 томах / Редакц. совет изд.: В.П. Козлов (пред.) и др.; М-во культуры и массовых коммуникаций РФ, Федер. арх. агентство, Гос. арх. РФ, Гувер. ин-т войны, революции и мира. – М.: РОССПЭН, 2004.

Т. 2: Карательная система: структура и кадры / Отв. ред. и сост. Н.В. Петров. – М.: РОССПЭН, 2004. – 696 с.

Т. 3: Экономика Гулага / Отв. ред. и сост. О.В. Хлевнюк. – 624 с.

Т. 4: Население Гулага: численность и условия содержания / Отв. ред.: А.Б. Безбородов, В.М. Хрусталева, сост.: И.В. Безбородова (отв. сост.), В.М. Хрусталева. – М.: РОССПЭН, 2004. – 624 с.

14. Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953. / Под ред. акад. А.Н. Яковлева; авт.-сост.: А.И. Кокурин, Ю.Н. Моруков. – М.: МФД, 2005. – 568 с.

### **III. СПРАВОЧНАЯ ЛИТЕРАТУРА**

1. Вся Западная область РСФСР. Справочник. – Смоленск: Запоблгиз, 1932. – 155 с.

2. Кто руководил НКВД, 1934–1941: Справочник / Общество «Мемориал», РГАСПИ, ГАРФ; Под. ред. Н.Г. Охотина и А.Б. Рогинского. Сост. А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М.: Звенья, 1999. – 504 с.

3. Дорогами Смоленской области: Альбом-путеводитель. – С.-Пб.: Лики России, 2005. – 192 с.

5. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник / Сост. Смирнов М.Б.; Науч. ред.: Охотин Н.Г., Рогинский А.Б.; О-во «Мемориал», ГАРФ. – М.: Звенья, 1998. – 599 с.

7. Смоленская область. Энциклопедия. – Т. 2. – Смоленск: СГПУ, 2003. – 624 с.

### ***Периодика***

1. Большевицкий путь. Орган Вяземского РК ВКП(б), райисполкома и райпрофсовета Западной области. 1936. 27 июля. № 171 (1758).

2. Там же. 1936. 2 августа. № 176 (1763).

3. Там же. 1936. 3 августа. № 177 (1764).

4. Там же. 1936. 16 августа. № 188 (1775).

5. Там же. 1936. 17 августа. № 189 (1776).

6. Там же. 1936. 29 августа. № 199 (1786).

7. Там же. 1936. 2 ноября. № 253 (1840).
8. Там же. 1937. 15 апреля. № 86 (1974).
9. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва – Минск. 1936. 1 мая. № 1 (1).
10. Там же. 1936. 15 мая. № 2 (2).
11. Там же. 1936. 27 мая. № 3 (3).
12. Там же. 1936. 29 мая. № 4 (4).
13. Там же. 1936. 14 сентября. № 28 (28).
14. Там же. 1936. 17 сентября. № 29 (29).
15. Там же. 1936. 23 сентября. № 30 (30).
16. Там же. 1936. 28 сентября. № 31 (31).
17. Там же. 1936. 4 октября. № 33 (33).
18. Там же. 1936. 10 октября. № 34 (34).
19. Там же. 1936. 16 октября. № 36 (36).
20. Там же. 1936. 22 октября. № 38 (38).
21. Там же. 1936. 26 октября. № 39 (39).
22. Там же. 1936. 1 ноября. № 42 (42).
23. Там же. 1936. 10 ноября. № 45 (45).
24. Там же. 1936. 15 ноября. № 47 (47).
25. Там же. 1936. 16 ноября. № 48 (48).
26. На страже автомагистрали. Орган политчасти военизированной охраны (ВОХР) Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва – Минск. 1936. 24 сентября. № 11 (11).

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Абрамов И.Я.* Как это было / И.Я. Абрамов. – Смоленск: Смоленская Городская Тип., 2005. – 106 с.
2. Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. История строительства. 1931–1934 гг. / Под ред. М. Горького, Л. Авербаха, С. Фирина. – М.: ОГИЗ «История фабрик и заводов», 1934 – 612 с.
3. *Бородкин Л.И.* Труд в ГУЛАГе: между принуждением и стимулированием / Л.И. Бородкин / ГУЛАГ: Экономика принудительного труда. – М.: РОССПЭН; Фонд Первого Президента России Б.Н.Ельцина, 2008. – С. 129–156.
4. *Бородкин Л.И.* Ударники из «социально-опасных»: стимулирование лагерного труда в 1930-х гг. / Л.И. Бородкин // Экономическая история. Обзорение. Вып. 11. – М., 2005. – С. 130–141.
5. *Бородкин Л.И., Эрцц С.* Структура и стимулирование принудительного труда в ГУЛАГе: Норильлаг, конец 30х – начало 50х гг. / Л.И. Бород-

кин, С. Эртс // Экономическая история: Ежегодник. 2003. Отв.ред. Л.И. Бородкин, Ю.А. Петров. – М.: РОССПЭН, 2004. – С.177–233.

6. *Бородкин Л.И., Эртц С.* Никель в Заполярье: труд заключенных Норильлага / Л.И. Бородкин, С. Эртс / ГУЛАГ: Экономика принудительного труда. – М.: РОССПЭН, 2008. – С. 197–238

7. ГУЛАГ: Экономика принудительного труда / Отв. ред. Л.И. Бородкин, П. Грегори, О. В. Хлевнюк – М.: РОССПЭН; Фонд Первого Президента России Б.Н. Ельцина, 2008. – 320 с.

8. *Детков Г.М.* Тюрьмы, лагеря и колонии России (к 120-летию Тюремного управления России) / М.Г. Детков. Под ред. Я.М. Крашенинникова. – М.: Вердикт-ИМ, 1999. – 448 с.

9. *Джекобсон М., Смирнов М.Б.* Система мест заключения в РСФСР и СССР. 1917–1930 гг. / М. Джекобсон, М.Б. Смирнов // Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. Справочник. – М.: Звенья, 1998. – С. 10–24.

10. Дорога, которую не выбирали / Под общ. ред. Г.И. Когатько. – М.: Издательский центр «РОСС», 1993. – 208 с.

11. *Еланцева О.П.* БАМ: первое десятилетие / О.П. Еланцева // Отечественная история. – 1994. – № 6. – С. 89–103.

12. *Еланцева О.П.* Обреченная дорога. БАМ: 1932–1941 / О.П. Еланцева. – Владивосток: Изд-во Дальневосточ. ун-та, 1994. – 187 с.

13. *Еланцева О.П.* Строительство № 500 НКВД СССР: Железная дорога Комсомольск – Советская Гавань (1930–40-е годы) / О.П. Еланцева. – Владивосток: Изд-во Дальневосточ. ун-та, 1995. – 101 с.

14. *Еланцева О.П.* Кто и как стоил БАМ в 30-е годы // Отечественные архивы. – 1992. – № 5. – С. 71–81.

15. *Жиромская В.Б., Киселев И.Н., Поляков Ю.А.* Полвека под грифом «секретно»: Всесоюзная перепись населения 1937 года / В.Б. Жиромская, Ю.А. Поляков, И.Н. Киселев. – М.: Наука, 1996. – 152 с.

16. *Земсков В.Н.* Об учете спецконтингента НКВД во всесоюзных переписях населения 1937 и 1939 гг. / В.Н. Земсков // Социологические исследования. – 1991. – №1. – С. 74–75.

17. *Земсков В.Н.* Заключенные, спецпереселенцы, ссыльнопоселенцы и высланные: Статистико-географический аспект / В.Н. Земсков // История СССР. – 1991. – № 5. – С. 151–155.

18. *Земсков В.Н.* ГУЛАГ: Историко-социологический аспект / В.Н. Земсков // Социологические исследования. – 1991. – № 6. – С. 10–27; 1991. – № 7. – С. 3–17.

19. *Иванова Г.М.* ГУЛАГ в системе тоталитарного государства / Г.М. Иванова. – М.: МОНФ, 1997. – 227 с.

20. *Иванова Г.М.* История ГУЛАГа, 1918–1958: Социально-экономический и политико-правовой аспекты / Г.М. Иванова. – М.: Наука, 2006. – 438 с.

21. *Кодин Е.В.* Репрессированная российская провинция. Смоленщи-

на. 1917–1953 гг. / Е.В. Кодин. – М.: РОССПЭН, Фонд Первого Президента России Б.Н. Ельцина, 2011. – 272 с.

22. *Коржихина Т.П.* История государственных учреждений СССР / Т.П. Коржихина. – М.: Высш. шк, 1986. – 399 с.

23. *Костылев В.А.* Дело всей жизни, а не работа на должности / В.А. Костылев / А.А. Николаев. Моя судьба – дороги России. – М.: ФГУП «Информавтор», 2004. – 214 с.

24. *Ландау С.Г.* Мост в тумане = Le Pont en brune: семейная хроника XX века: фрагменты воспоминаний / С.Г. Ландау. – Тамбов: Пролетарский светоч, 2003. – 415 с.

25. *Орлов В.П.* Развитие транспорта СССР. 1917–1962: Историко-экономический очерк / В.П. Орлов. – М.: АН СССР, 1963. – 404 с.

26. *Подольский Вл. П., Глагольев А.В., Поспелов П.И.* Технология и организация строительства автомобильных дорог. Т. 1. Земляное полотно. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 2005. – 528 с.

27. *Жиромская В.Б., Киселев И.Н., Поляков Ю.А.* Полвека под грифом «секретно»: Всесоюзная перепись населения 1937 г. / Ю.А. Поляков, В.Б. Жиромская, И.Н. Киселев. – М.: Наука, 1996. – 152 с.

28. *Смирнов М.Б., Сигачев С.П., Шкапов Д.В.* Система мест заключения в СССР. 1929–1960 гг. / М.Б. Смирнов, С.П. Сигачев, Д.В. Шкапов / Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник. – М.: Звенья, 1998. – С. 25–74.

29. Смоленские прокуратуры. Страницы истории. Проблемы. Судьбы. / авт. колл. под рук. Е.А. Агаркова. – Смоленск: Ами-Пресс, 2001. – 263 с.

30. *Хейсин М.Д., Нестеров Н.В.* В томленьи безнадежном. Из истории Смоленских тюрем / М.Д. Хейсин, Н.В. Нестеров. – Смоленск: Свиток, 2011. – 384 с.

31. *Хлевнюк О.В.* Принудительный труд в экономике СССР. 1929–1941 годы / О.В. Хлевнюк // Свободная мысль. – 1992. – № 13. – С. 73–84.

32. *Хлевнюк О.В.* Экономика ОГПУ – НКВД – МВД СССР . 1930–1953 гг.: масштабы, структура, тенденции развития / О.В. Хлевнюк / ГУЛАГ: Экономика принудительного труда. – М.: РОССПЭН; Фонд Первого Президента России Б.Н.Ельцина, 2008. – С. 67–89.

33. *Ширер У.* Взлет и падение третьего рейха / У. Ширер. / Пер. с англ. коллектив переводчиков. Предисл. и под ред. О.А. Ржешевского. Т. 1. – М.: Воениздат, 1991. – 653 с.

34. *Эртц С.* Строительство Норильского горно-металлургического комбината с 1935 по 1938 гг.: становление крупного объекта экономической системы ГУЛАГа / С. Эртц // Экономическая история: Ежегодник. 2003. – М.: РОССПЭН, 2004. – С. 140–176.

35. *Эртц С.* Лагерная система в 1930-е – 1950-е гг.: эволюция структуры и принципов управления / С. Эртц / ГУЛАГ: Экономика принудительно-

го труда. – М.: РОССПЭН; Фонд Первого Президента России Б.Н.Ельцина, 2008. – С. 92–100.

36. Четырежды рожденный. М.: Моск. рабочий, 1979. – 200 с. С. 51

37. Тепляков А.Г. Машина террора: ОГПУ – НКВД Сибири в 1929–1941 гг. М.: Новый Хронограф, АИРО-XXI, 2008. – 608 с.

### **Электронные ресурсы**

38. Жертвы политического террора в СССР. [Эл. ресурс] / О-во «Мемориал» и др. – Изд. 4-е. – М.: Звенья, 2007. – CD-ROM.

*Петров Н.В.* История империи ГУЛАГ / Н.В. Петров. [Эл. ресурс]: URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 28.07.2013).

39. *Эртц С.* Принудительный труд в Норильске. Нетипичный, идеально-типический лагерный комплекс / С. Эртц // Восточная Европа («Osteuropa»), 57-й год издания. Выпуск 6, июнь 2007. С. 289–300. Пер. с нем. А. Судакова. [Эл. ресурс]: URL: <http://shalamov.ru/research/61/12.html> (дата обращения: 28.07. 2013).

### **СПИСОК ПРИНЯТЫХ СОКРАЩЕНИЙ**

- АБЗ – асфальтобетонный завод
- АБР – асфальтобетонный район
- АХО – административно-хозяйственный отдел
- АХЧ – административно-хозяйственная часть
- БАМ – Байкало-Амурская магистраль
- Бамлаг – Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь
- Белбалтлаг – Беломорско-Балтийский исправительно-трудовой лагерь
- БССР – Белорусская Советская Социалистическая Республика
- ВКП(б) – Всероссийская коммунистическая партия большевиков
- ВЛКСМ – Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи
- ВМН – высшая мера наказания
- Волголаг, Волгострой – Волжский исправительно-трудовой лагерь и строительство гидротехнических узлов
- ВОХР – военизированная охрана
- ВС – Верховный Совет
- ВЦИК – Всесоюзный Центральный Исполнительный Комитет
- ГА РФ – Государственный архив Российской Федерации
- ГАЗ – Горьковский автомобильный завод
- ГАНИСО – Государственный архив новейшей истории Смоленской об-

ласти

ГАСО – Государственный архив Смоленской области

ГУАС – Главное управление аэродромного строительства

ГУГВФ – главное управление государственного воздушного флота

ГУЛАГ – главное управление исправительно-трудовых лагерей и колоний

ГУЛЖДС – Главное управление лагерей железнодорожного строительства

ГУМЗ – Главное управление мест заключения

ГУШОСДОР – Главное управление шоссейных дорог

Дальлаг – Дальневосточный исправительно-трудовой лагерь

Дальшосдорлаг, Шосдорлаг – Управление шоссейно-дорожных работ

на Дальнем Востоке

ДВК – Дальневосточный край

Дмитлаг – Дмитровский исправительно-трудовой лагерь

ДЭУ – дорожно-эксплуатационный участок

ЗИС – автомобилестроительный завод имени И.Сталина

Ивдельлаг – Ивдельский исправительно-трудовой лагерь

исполком – исполнительный комитет

ИТК – исправительно-трудовая колония, исправительно-трудовой ко-  
дек

ИТЛ – исправительно-трудовой лагерь

ИТР – инженерно-технические работники

Калуглаг – Калужский исправительно-трудовой лагерь

Каргопольлаг – Каргопольский исправительно-трудовой лагерь

Карлаг – Карагандинский исправительно-трудовой лагерь

КВО – культурно-воспитательный отдел

КВЧ – культурно-воспитательная часть

Ликовлаг – Ликовский исправительно-трудовой лагерь и Строи-  
тельство 204

МВД – Министерство внутренних дел

МДО – машинно-дорожный отряд

МДС – машинно-дорожная станция

МОП – младший обслуживающий персонал

МТМ – машинно-тракторные мастерские

нарком – народный комиссар

Наркомат – народный комиссариат

НКВД – народный комиссариат внутренних дел

Норильлаг – Норильский исправительно-трудовой лагерь

НКПС – народный комиссариат путей сообщения

обком – областной комитет

облисполком – исполнительный комитет областного совета рабочих,

солдатских и крестьянских депутатов

ОГПУ – объединенное государственное политическое управление

ОЛП – отдельный лагерный пункт

ОМЗ – отдел мест заключения

ОИ – Отечественная история

ООС – отдел общего снабжения

ОШОСДОР – Отдел строительства шоссейных дорог

Промбанк – Всесоюзный банк финансирования капитального строительства промышленности, транспорта и связи

промфинплан – промышленно-финансовый план

райисполком – исполнительный комитет районного совета рабочих,

солдатских и крестьянских депутатов

РММ – ремонтно-механические мастерские

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

Сазлаг – Среднеазиатский исправительно-трудовой лагерь

Самарлаг – Самарский исправительно-трудовой лагерь

санотдел – санитарный отдел

санчасть – санитарная часть

Свирьлаг – Свирьский исправительно-трудовой лагерь

СВЭ – социально-вредные элементы

Севвостоклаг – Северо-восточный исправительно-трудовой лагерь

Сегежлаг – Сегежский исправительно-трудовой лагерь

Севжелдорлаг – Северный железнодорожный исправительно-трудовой лагерь

сельсовет – сельский совет

Сиблаг – Сибирский исправительно-трудовой лагерь

СНК – Совет народных комиссаров

СОЭ – социально-опасные элементы

СССР – Союз Советских Социалистических Республик

СТО – Совет Труда и Оборона

Тайшетлаг – Тайшетский исправительно-трудовой лагерь

Темлаг – Темниковский исправительно-трудовой лагерь

ТУ – технические условия

УДО – условно-досрочное освобождение

УК – Уголовный кодекс

УНКВД – Управление Народного комиссариата внутренних дел

УРО – учётно-распределительный отдел

УРЧ – учётно-распределительная часть

УС – Управление строительства

УСЕВЛОН – Управление северных лагерей особого назначения

УССР – Украинская Советская Социалистическая Республика

Ухтпечлаг – Ухтино-Печорский исправительно-трудовой лагерь  
ХТЗ – Харьковский тракторный завод  
ЦИК – Центральный Исполнительный Комитет  
ЦРММ – Центральные ремонтно-механические мастерские  
Цудортранс – Центральное управление дорожного транспорта  
ЦШСиУ – Центральный штаб соревнования и ударничества  
ЧТЗ – Челябинский тракторный завод  
ШИЗО – штрафной изолятор  
Экономсовет – Экономический совет  
ЭО – экскаваторный отряд  
Ягринлаг – Ягринский исправительно-трудовой лагерь и Строительство 203

*Научное издание*

**О.В. Корнилова**

**КАК СТРОИЛИ АВТОМАГИСТРАЛЬ  
МОСКВА – МИНСК  
1936–1941 ГГ.**

*Монография*

Редактор  
Выпускающий редактор *И. Флиманкова*  
Художник  
Корректор  
Дизайнер обложки  
Технический редактор *М. Алейник*

Подписано в печать 20.04.2014.  
Формат 60x90 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Гарнитура «MugladPro». Печ. л. 15,5 Тираж экз. Заказ №

ИП И. А. Флиманкова.  
Лицензия ЛР № 6193 от 01.11.2001  
Комитет по печати Российской Федерации  
214025, Смоленск, ул. Нормандия-Неман, 31–216.  
Тел.: 8-910-787-82-59  
Отпечатано в