



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОНД  
ДЕМОКРАТИЯ

---

РОССИЯ  
XX ВЕК

СТАЛИНСКИЕ  
СТРОЙКИ

**ГУЛАГА**

1930-1953

---

ДОКУМЕНТЫ





# РОССИЯ. XX ВЕК

---

ДОКУМЕНТЫ

СЕРИЯ ОСНОВАНА В 1997 ГОДУ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
АКАДЕМИКА А.Н. ЯКОВЛЕВА

---

*РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:*

А.Н. Яковлев (председатель),  
Г.А. Арбатов, Е.Т. Гайдар, В.П. Козлов,  
В.А. Мартынов, С.В. Мироненко, В.П. Наумов,  
Е.М. Примаков, Э.С. Радзинский, А.Н. Сахаров,  
Г.Н. Севостьянов, Н.Г. Томилина, С.А. Филатов,  
А.О. Чубарьян, В.Н. Якушев

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОНД «**ДЕМОКРАТИЯ**», МОСКВА  
ИЗДАТЕЛЬСТВО «**МАТЕРИК**», МОСКВА

**РОССИЯ.**  
**XX ВЕК**

---

Д О К У М Е Н Т Ы

**СТАЛИНСКИЕ СТРОЙКИ**  
**ГУЛАГА**  
**1930–1953**

---

*СОСТАВИТЕЛИ:*  
*А.И. Кокурин, Ю.Н. Моруков*



---

МОСКВА 2005

ББК 65.9(2)  
С11

*Международный фонд «Демократия» (Фонд Александра Н. Яковлева)  
выражает благодарность Американскому фонду «Феникс»  
за помощь в подготовке данного издания*

*Федеральная целевая программа «Культура России»  
(Подпрограмма «Поддержка полиграфии и книгоиздания России»)*

С 11 Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930—1953 / Под общ. ред. акад.  
А.Н. Яковлева; Сост. А.И. Кокурин, Ю.Н. Моруков. — М.: МФД: Материк,  
2005. — 568 с. — (Россия. XX век. Документы).

ISBN 5—85646—139—8

В сборнике рассматривается история крупнейших строек ГУЛАГа-ГУЛЖДС-Главгидростроя ОГПУ-НКВД-МВД СССР. При жизни Сталина эти стройки получили название «великие сталинские стройки», «сталинские стройки коммунизма» и т.п.

Документы раскрывают историю строительства каналов (Беломорско-Балтийского, Москва — Волга и Волго-Донского), железных дорог (БАМ, Северо-Печорской, Наушки — Улан-Батор, Чум — Салехард — Игарка, Комсомольск-на-Амуре — Победино) и тоннеля под Татарским проливом, а также историю возникновения и деятельности одного из самых больших подразделений НКВД-МВД СССР — Главного управления строительства Дальнего

ББК 65.9(2)

© Международный фонд «Демократия»  
(Фонд Александра Н. Яковлева), 2005

© А.И. Кокурин, Ю.Н. Моруков,  
составление, научно-справочный аппарат, 2005

ISBN 5—85646—139—8

---

## ВВЕДЕНИЕ

У всех, кто родился в СССР, со школьной скамьи сохранились в памяти величественные образы гигантских строек социализма — Беломорканал, Волго-Дон, канал Москва — Волга, — сделавших Москву «портом пяти морей». Но мало у кого эти образы ассоциировались с подневольным рабским трудом наших сограждан. На уроках об этом не говорили. А ведь миллионы людей прошли через эти стройки в лагерях ГУЛАГа, десятки тысяч погибли от непосильного труда, от невыносимых условий жизни в тяжелейших климатических условиях, от голода.

В 2002 г. Международный фонд «Демократия» издал сборник документов «ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918—1960». Он дает представление о возникновении и развитии в СССР репрессивной системы с ее центральным аппаратом — ГУЛАГом. Уже с самого начала коммунистическая власть, применяя весь арсенал средств террора и устрашения — от массовых расстрелов, взятия заложников до организации системы повального сыска, вместе с тем, рационально-прагматически подходила к появлению бесправной массы заключенных. Была создана сеть концентрационных лагерей, где вместе с основным контингентом заключенных должны были трудиться так называемые противники режима с целью «перековки», причем места заключения должны были бы полностью окупаться. Таким образом карательная функция лагерей сочеталась с хозяйственной.

В стране, «где так вольно дышит человек», рабы ГУЛАГа валили лес, добывали золото, олово и другие полезные



ископаемые. Руками лагерников возводились дома, строились аэродромы и оборонительные сооружения, прокладывались каналы, шоссе и железные дороги.

Данный сборник документов и материалов посвящен истории крупнейших строек СССР, осуществлявшихся с использованием труда заключенных. Это каналы (Беломорканал, Москва – Волга, Волго-Дон), железные дороги (БАМ, Северо-Печорская магистраль, железнодорожные линии Наушки – Улан-Батор, Чум – Салехард – Игарка, тоннель под Татарским проливом). На основе документов показана деятельность Главного управления строительства Дальнего Севера – Дальстроя.

Сборник документов состоит из трех глав: «Каналы», «Железные дороги» и «Добыча золота на Колыме». Каждая глава в свою очередь содержит вводную статью и документы, относящиеся к той или иной стройке, а также статью о возникновении, развитии и деятельности соответствующего главка — Главгидростроя, ГУЛЖДС и Дальстроя.

Важной особенностью работы авторов при подготовке сборника было то, что большая часть документов за 30–40-е годы XX столетия еще не рассекречена. Отсюда и вынужденная неполнота в наборе документальных материалов, не позволившая написать историю «сталинских строек» без купюр и недоговоренностей. Несмотря на эти трудности, в сборнике публикуются 127 документов, большая часть из которых до недавнего времени была недоступна исследователям.

По истории строительства каналов опубликовано 66 документов, из них: по строительству Волго-Дона — 25, Москва — Волга — 25, Беломорканала — 12 и Главгидростроя — 4.

По строительству железных дорог опубликовано 49 документов, из них: по строительству БАМ — 17, железной дороги Чум — Салехард — Игарка — 7, Северо-Печорской железнодорожной магистрали — 9, тоннеля под Татарским проливом — 5, железной дороги Наушки — Улан-Батор — 4, ГУЛЖДС — 7.

По истории Дальстроя опубликовано 12 документов.

Приведенная в сборнике статистика смертности заключенных в лагерях на «стройках социализма» свидетельствует о страшной цене, которую наш народ заплатил за строительство и функционирование всех этих объектов.

Еще одной особенностью сборника является то, что вся история указанных организаций рассматривается в рамках функционирования их в системе ОГПУ-НКВД-МВД СССР (1930—1953 гг.). Этот период полностью совпадает с периодом, когда во главе Советского государства был И.В. Сталин. Все стройки ОГПУ-НКВД-МВД, рассматриваемые в нашем сборнике, были либо начаты по его инициативе, либо осуществлялись при его пристальном внимании и активном участии (отсюда бытовавшие в то время названия — «сталинские стройки коммунизма», «великие сталинские стройки» и т.п.), а после смерти Сталина были прекращены или законсервированы. Среди таких незавершенных строек — рассматриваемые в нашем сборнике БАМ, железнодорожная магистраль Чум — Салехард — Игарка, тоннель под Татарским проливом.

Большинство публикуемых документов находится на хранении в Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ) и Российском государственном архиве экономики (РГАЭ).

Научно-справочный аппарат состоит из примечаний, списка сокращений, алфавитного указателя имен, биографических справок на руководителей главков и их заместителей, перечня публикуемых документов и приложений, куда входят лагерная статистика и списки руководящих работников Дальстроя, ГУЛЖДС и Главгидростроя.

Археографическая подготовка документов проведена в соответствии с «Правилами издания исторических документов» (М., 1990). Все документы публикуются полностью с указанием ограничительных гриффов и, как правило, сохранением стилистических и орфографических особенностей текстов (ошибки в правописании и опечатки исправлялись). Документы снабжены заголовками, отражающими их содержание и разновидность.

Авторы выражают признательность и благодарность за помощь в работе нашим друзьям и коллегам-историкам: Ю.Н. Богданову, Н.И. Владимирцеву, А.Н. Голякову, А.А. Литвину, Д.А. Майорову, Г.В. Медведевой, В.В. Нехотину, Д.Н. Нохотович, Н.В. Петрову, А.В. Постникову, С.С. Симачёву, К.В. Скоркину, И.В. Утёнкову. Особая наша благодарность за работу по подготовке текста документов к публикации Т.Н. Сеньюхиной и И.Н. Серединой.

*А.И. Кокурин, Ю.Н. Моруков*

---

## Глава I КАНАЛЫ

### ГЛАВГИДРОСТРОЙ — ГЛАВГИДРОВОЛГОДОНСТРОЙ — ГЛАВГИДРОВОЛГОБАЛТСТРОЙ НКВД-МВД СССР (1930—1953)

Первоначально в структуре организованного в 1930 г. УЛАГа-ГУЛАГа ОГПУ не было подразделения, ведавшего работой гидротехнических строителей. Обеспечением строительства Беломорско-Балтийского канала всем необходимым занимался весь ГУЛАГ: здесь и поставка рабочей силы из числа заключенных, организация охраны и оперативной работы в лагерях, а также снабжение строек и лагерей всем необходимым для работы и жизни.

Но уже в 1935 г. в составе ГУЛАГа НКВД СССР по штатам, утвержденным приказом АХУ НКВД СССР № 193 от 22 августа 1935 г., был организован Сектор гидротехнического строительства, временно исполняющим обязанности которого, а затем и начальником был назначен А.К. Рождественский.

По штатам ГУЛАГа НКВД СССР, утвержденным приказом АХУ НКВД СССР № 84 от 13 апреля 1937 г., в Секторе гидротехнического строительства числилось 14 сотрудников во главе с начальником сектора А.К. Рождественским. Тогда уже в составе ГУЛАГа были такие производственные подразделения, как Дорожно-строительный отдел, Горный отдел, Сектор промышленных предприятий, Лесной сектор, Сектор гражданского строительства, на базе которых в 1940—1941 гг. будут организованы самостоятельные главные управления лагерей.

В 1938 г. Сектор гидротехнического строительства был реорганизован в Гидротехнический отдел, начальником которого приказом НКВД СССР № 318 от 22 февраля 1939 г. был назначен бывший помощник главного инженера строительства Куйбышевского гидроузла М.Н. Попов.

Приказом НКВД СССР № 00676 от 13 июня 1939 г. была объявлена новая структура и расстановка начальствующего состава ГУЛАГа. Начальник Гидротехнического отдела М.Н. Попов стал заместителем начальника ГУЛАГа. Заместителями начальника ГУЛАГа тогда же стали: начальник 1-го отдела железнодорожного строительства (вакансия), начальник Управления лесной промышленности И.Т. Сергеев, начальник Отдела морского строительства В.А. Поддубко, начальник Отдела целлюлозно-бумажной промышленности Г.М. Орлов и начальник Отдела топливной промышленности М.С. Шёлков. Кроме этих подразделений в ГУЛАГе к этому времени были также такие производственные подразделения, как: Управление ИТК и сельхозлагерей (Б.Л. Куршин), 2-й отдел железнодорожного строительства (В.В. Хромов), Отдел цветной металлургии (Б.А. Горный).

13 августа 1939 г. приказанием по ГУЛАГу № 298 было объявлено о распределении лагерей и колоний между подразделениями главка. Отдел гидротехнического строительства курировал следующие объекты: Волгострой и Куйбышевгидро-



строй, строительство Южной гавани Лихоборского канала и строительство завода № 82 в Москве, строительство Соликамского гидроузла, Канонерский завод, строительство № 201, Сорокский порт и Химкинское строительство.

По штатам ГУЛАГа, объявленным приказом НКВД СССР № 00228 от 23 февраля 1940 г., в Отделе гидротехнического строительства значилось 44 человека, а всего в ГУЛАГе числилось 1492 человека.

19 августа 1940 г. Л.П. Берия подписал приказ № 001019 «О переустройстве ГУЛАГа НКВД СССР», которым бывший начальник Гидротехнического отдела М.Н. Попов был назначен начальником Управления промышленного и специального строительства и заместителем начальника ГУЛАГа.

11 сентября 1940 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 1668, в котором было записано: «Разрешить НКВД СССР организовать Главное управление гидротехнического строительства НКВД СССР» (документ № 1), а приказом НКВД СССР № 001159 от 13 сентября 1940 г. на базе Гидротехнического отдела ГУЛАГа было организовано самостоятельное Главное управление гидротехнического строительства НКВД СССР (Главгидрострой), начальником которого был назначен бывший начальник Волгостроя — Волголага НКВД Я.Д. Рапопорт. Этим же приказом главным инженером и первым заместителем начальника Главгидростроя НКВД СССР был назначен бывший главный инженер и заместитель начальника Куйбышевского гидроузла НКВД С.Я. Жук.

На Главгидрострой НКВД СССР было возложено руководство Волгостроем (строительство Угличского и Рыбинского гидроузлов), строительством Волго-Балтийского (Вытегорский и Шекснинский ИТЛ) и Северо-Двинского (Опокский ИТЛ) водных путей, сооружением гидростанций на реках Клязьме (Верхне-Клязьминская ГЭС под Владимиром), Которосли, Костроме и Мсте (Боровичская ГЭС), строительствами № 200 (Лужская губа), 201 (Николаевск-на-Амуре) и 213 (порт Находка), достройка Беломорского порта, а также руководство временной консервационной Куйбышевского и Соликамского гидроузлов (документ № 2).

После разделения 3 февраля 1941 г. НКВД СССР на два наркомата: НКВД и НКГБ СССР — приказом НКВД СССР № 00212 от 26 февраля 1941 г. была объявлена новая структура и расстановка руководящего состава НКВД СССР. В числе лагерных производственных главных управлений и управлений были организованы:

Главное управление исправительно-трудовых лагерей и колоний (ГУЛАГ) (В.Г. Наседкин);

Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) (Н.А. Френкель);

Главное управление лагерей гидротехнического строительства (Главгидрострой) (Я.Д. Рапопорт);

Главное управление лагерей горно-металлургических предприятий (ГУЛГМП) (П.А. Захаров);

Главное управление лагерей промышленного строительства (Главпромстрой) (Г.М. Орлов);

Главное управление шоссейных дорог (ГУШОСДОР) (В.Т. Федоров);

Главное управление строительства Дальнего Севера (Дальстрой) (И.Ф. Никишов);

Управление лагерей топливной промышленности (УЛТП) (С.Н. Бурдаков);

Управление лагерей лесной промышленности (УЛЛП) (М.М. Тимофеев);

Управление лагерей по строительству куйбышевских заводов (Особстрой) (А.П. Лепилов).

На основании циркуляра НКВД СССР № 136 от 17 июня 1941 г. наблюдение за работой Главгидростроя было возложено на заместителя наркома внутренних дел СССР В.В. Чернышова.

Приказом НКВД СССР № 00694 от 29 мая 1941 г. были объявлены штаты Главгидростроя. У начальника главного управления было четыре заместителя, из них: главный инженер (он же первый заместитель), заместитель по кадрам и два заместителя; у главного инженера было три заместителя. Это было руководство главка.

В состав Главгидростроя входили:

инспекторская группа при начальнике главка (4 человека);

секретариат (30);

расчетное отделение (4);

финансовый отдел (8);

плановый отдел (19);

главная бухгалтерия (10);

отдел кадров (8);

технический отдел (13);

отдел смет (6);

техническая инспекция (3);

отдел бетонных работ (5);

производственно-распорядительный отдел (3);

отделение Волго-Балтийского пути (4);

отделение Волгостроя (4);

отделение Клязьминских, Костромских, Буйских, Окской ГЭС и Самгорского орошения (4);

отделение Северных и Мстинских ГЭС и Маткожненского завода (4);

отделение морских сооружений (4);

группа гражданского строительства (2);

отделение земляных работ (3);

электромеханический отдел (12);

электроотдел (11);

механический отдел (10);

транспортный отдел (6);

лесной отдел (9);

отдел подсобных предприятий (6);

отдел снабжения (29);

бюро технических изданий (5).

Всего по Главгидрострою числилось 234 человека.

После начала войны на основании постановления СНК СССР от 27 июня 1941 г. «О сокращении плана капитальных работ на 1941 год по НКВД СССР» и приказа НКВД СССР № 0311 от 28 июня 1941 г. «О прекращении работ по строительству НКВД в связи с началом войны» были остановлены работы и законсервированы следующие стройки Главгидростроя НКВД СССР: Волго-Балтийский и Северо-Двинский водные пути, строительства ГЭС: Боровичской, Чернецкой, Ивановской, Маткожненской, Ондской, Владимирской, Ковровской, Костром-

ской, Буйской, Калужской и Сходненской, Беломорский порт, Самгорское орошение и Южная гавань в Москве.

Постановлением СНК СССР № 1718-786сс от 30 июня 1941 г. и приказом НКВД СССР № 00911 от 11 июля 1941 г. был объявлен список ударных сверхлимитных строек НКВД СССР на 1941 г., в числе которых были следующие объекты Главгидростроя: строительства № 200, 201, 213 и Волгострой. Начальникам главных управлений НКВД СССР было разрешено перебросить на ударные стройки необходимые материалы, оборудование и рабочую силу с приостановленных строек.

Циркуляром НКВД СССР № 179 от 31 июля 1941 г. наблюдение за работой Главгидростроя было возложено на заместителя наркома внутренних дел СССР Л.Б. Сафразьяна.

Еще 29 июня 1941 г. Ставка Главного Командования издала приказ № 0099 о передаче в распоряжение командующего резервными армиями И.А. Богданова всех необходимых гидротехнических сил и средств НКВД для оборудования в инженерном отношении укрепленной полосы с долговременными сооружениями, указанными Ставкой, а на основании постановления ГКО от 22 августа 1941 г. и приказа НКВД СССР № 001127 от 23 августа для руководства возложенными на НКВД строительными оборонительными сооружениями было образовано Главное управление оборонительных работ (ГУОБР) НКВД СССР, начальником которого был назначен К.А. Павлов, первым заместителем начальника ГУОБР — Я.Д. Рапопорт, заместителем начальника и главным инженером ГУОБР — С.Я. Жук (и Рапопорт и Жук были назначены в ГУОБР с оставлением на своих должностях в Главгидрострое).

Возведение оборонительных сооружений производилось на линии от Черного до Балтийского и Белого морей, а в качестве рабочей силы использовались как заключенные, так и местное население непризывных возрастов из числа школьников, студентов, пенсионеров и другие.

ГУОБР приказом НКВД СССР № 001504 от 15 октября 1941 г. был передан в состав Наркомата обороны СССР, а приказом НКВД СССР № 0450 от 24 октября 1941 г. Главгидрострой НКВД СССР с 1 ноября был расформирован. Тогда же в составе Главпромстроя НКВД СССР был организован Отдел гидротехнических работ, куда было передано руководство Волгостроем и строительством № 201. Я.Д. Рапопорт был назначен заместителем начальника Главпромстроя, а С.Я. Жук — начальником Отдела гидротехнических работ Главпромстроя (35 человек по штату).

Приказом НКВД СССР № 194 от 19 апреля 1942 г. в составе Главпромстроя было организовано Проектно-изыскательское управление гидротехнических работ (Гидропроект), начальником и главным инженером которого был назначен С.Я. Жук (приказом НКВД СССР № 1105 от 3 апреля 1942 г. С.Я. Жук был освобожден от должности начальника Гидротехнического отдела, который тогда же возглавил заместитель начальника Главпромстроя М.Н. Попов [в 1939—1940 гг. он уже работал начальником Гидротехнического отдела ГУЛАГа] с оставлением в должности заместителя начальника Главпромстроя). Приказом НКВД СССР № 194 от 19 апреля 1942 г. было утверждено Положение и штат Гидропроекта в количестве 74 человек.

Я.Д. Рапопорт в 1942—1943 гг. работал начальником Тагилстроя НКВД, а в 1944—1947 гг. — начальником Челябинметаллургстроя НКВД-МВД СССР и по совместительству в 1946—1947 гг. — начальником УИТЛ и строительства № 859 МВД (г. Кыштым Челябинской области).

В июле 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и председатель Мосгорисполкома Г.М. Попов направили на имя И.В. Сталина и Л.П. Берии письмо о строительстве в Москве Северной водопроводной станции с забором воды из Учинского водохранилища канала Москва — Волга и строительстве Курьяновской станции биологической очистки сточных вод (аэрации) на левом берегу Москвы-реки ниже Перервинской плотины, а 20 октября 1947 г. было подписано постановление Совета Министров СССР № 3612 о строительстве в городе Москве указанных сооружений, одним из пунктов которого МВД СССР было разрешено организовать Главное управление лагерей гидротехнического строительства «Главгидрострой» с включением в его состав Гидропроекта. Этим же постановлением СМ СССР начальником Главгидростроя МВД СССР был назначен Я.Д. Рапопорт и главным инженером Главгидростроя и начальником Гидропроекта — С.Я. Жук.

Во исполнение постановления СМ СССР был издан приказ МВД СССР № 0688 от 10 ноября 1947 г. «Об организации Главного управления лагерей гидротехнического строительства «Главгидрострой» МВД СССР и строительства Северной водопроводной станции и Курьяновской станции аэрации». В подчинение вновь созданного главка были переданы: строительство Волго-Балтийского водного пути, строительство Москворецкой водной системы, строительство Широковской гидростанции, строительство Опокского гидроузла, Гидропроект и Управление гидромеханизации.

Приказом МВД СССР № 001169 от 11 ноября 1947 г. были объявлены штаты воссозданного Главгидростроя МВД СССР, который имел следующую структуру:

руководство главка: начальник, главный инженер и первый заместитель начальника, заместитель начальника, заместитель начальника по кадрам и заместитель главного инженера — всего пять человек. Для начальника главного управления были предусмотрены по штату звания от генерал-лейтенанта до генерал-полковника, для главного инженера и первого заместителя начальника от генерал-майора до генерал-лейтенанта, для заместителя начальника от полковника до генерал-майора, для заместителя начальника по кадрам от подполковника до полковника и для заместителя главного инженера от инженер-подполковника до инженер-полковника;

инспекторская группа (4 человека);

техническая инспекция (4);

секретариат (16);

отдел кадров (10);

производственно-технический отдел (35);

электромеханический отдел (12);

отдел технологического оборудования (11);

отдел отвода земель и переноса строений (4);

лесной отдел (5);

отдел перевозок (4);

отдел подсобных предприятий (5);

плановый отдел (8);

отделение нормирования труда и зарплаты (4);

отдел смет (6);

финансовый отдел (6);



главная бухгалтерия (12);  
отдел технического снабжения (15);  
хозяйственное отделение (8).

Всего по главному управлению 174 человека.

В 1948 г. на Главгидрострой была возложена работа по строительству Волго-Донского водного пути и комплексному использованию водных ресурсов Нижнего Дона, а приказом МВД СССР № 00494 от 25 мая 1949 г. были объявлены новые штаты Главгидростроя и приказом МВД СССР № 1320 от 27 сентября 1949 г. — штатная расстановка личного состава главка, которые были следующими:

руководство: начальник главного управления — генерал-майор инженерно-технической службы Я.Д. Рапопорт;

главный инженер и первый заместитель начальника — генерал-майор инженерно-технической службы С.Я. Жук;

заместитель начальника — инженер-полковник М.Н. Попов;

заместитель начальника — полковник М.Ф. Юдин;

заместитель начальника по кадрам — полковник Н.А. Базанов;

заместитель главного инженера — инженер-майор В.Д. Цыплаков (всего 6 человек);

секретная часть (7) (майор Г.П. Рудаков);

секретариат (7) (майор Г.П. Рудаков);

отдел кадров (10) (полковник Н.А. Базанов);

лагерный отдел (6) (полковник М.В. Мартынов);

производственно-технический отдел (23) (инженер-капитан П.Д. Батунер);

плановый отдел (11) (подполковник П.А. Перфилюв);

отдел главного механика (10) (К.Ф. Казимир);

транспортный отдел (5) (К.С. Сосновиков);

отдел лесозаготовок и производственных предприятий (14) (В.А. Курбатов);

сметный отдел (4) (А.К. Чакалев);

отделение отвода земель и переноса строений (2) (инженер-капитан Л.В. Шпаковский);

отдел перевозок (3) (подполковник А.Ф. Дудинский);

отдел технологического оборудования (6) (старший техник-лейтенант П.А. Афанасьев);

финансовый отдел (5) (И.Ф. Русанов);

главная бухгалтерия (11) (капитан интендантской службы В.Т. Климов);

отдел нормирования труда, зарплат и подготовки рабочих кадров (6) (инженер-майор Я.Д. Адрианов);

управление материально-технического снабжения (22) (И.Ф. Каранов);

хозяйственный отдел (15) (майор К.Я. Исаев).

Всего по главку 173 человека.

На основании постановления СМ СССР № 4960-1909с от 31 октября 1949 г. и приказа МВД СССР № 0768 от 5 ноября 1949 г. Главгидрострой был переведен из Москвы в город Калач-на-Дону к месту сооружения Волго-Донского канала и объединен с Волгодонстроем. Новое подразделение стало называться Главгидро-волгодонстрой (ГГВДС) МВД СССР, начальником которого был назначен Я.Д. Рапопорт.

Приказом МВД СССР № 0043 от 12 января 1950 г. и приказом МВД СССР № 137 от 9 февраля 1950 г. были объявлены новые штаты и штатная расстановка личного состава ГГВДС МВД СССР:

руководство: начальник главного управления — генерал-майор инженерно-технической службы Я.Д. Рапопорт;

главный инженер и заместитель начальника главка — генерал-майор инженерно-технической службы С.Я. Жук;

заместитель начальника — генерал-лейтенант М.И. Журавлев;

заместитель начальника по общим вопросам — инженер-полковник М.Н. Попов;

заместитель начальника по материально-техническому снабжению — полковник М.Ф. Юдин;

заместитель начальника по кадрам — подполковник А.Т. Инюткин;

заместитель главного инженера — инженер-полковник Н.А. Филимонов;

заместитель главного инженера и начальник производственно-технической группы в Москве — инженер-майор В.Д. Цыплаков;

заместитель главного инженера — вакансия (всего 9 человек);

секретный отдел и секретариат (16) (майор Г.П. Рудаков);

отдел кадров (14) (подполковник А.Т. Инюткин);

лагерный отдел (11) (полковник М.В. Мартынов);

административно-хозяйственный отдел (18) (подполковник В.В. Кононов);

производственный отдел (24) (инженер-подполковник А.Н. Ганжа);

технический отдел (13) (Б.П. Ферингер, он же заместитель главного инженера);

БРИЗ (1) (инженер-майор Н.М. Гусев);

сметный отдел (6) (П.В. Кудров);

электромеханический отдел (18) (инженер-капитан К.Ф. Мацкевич);

монтажный отдел (15) (вакансия);

плановый отдел (13) (подполковник П.А. Перфильев);

автомобильный отдел (7) (инженер-капитан К.С. Сосновиков);

отдел железнодорожного, водного и авиационного транспорта (7) (вакансия);

инспекция технического контроля (9) (вакансия);

отдел контроля бетонных работ (6) (В.М. Медведев);

геотехнический отдел (5) (инженер-майор М.Д. Дундук);

главная бухгалтерия (14) (капитан Н.В. Савицкий);

финансовый отдел (9) (вакансия);

гужетотдел (3) (подполковник административной службы Ф.И. Корнеев);

отдел нормирования труда и зарплаты (4) (инженер-майор Я.Д. Адрианов);

инспекция военизированной пожарной охраны (3) (вакансия);

коглондзор (1) (вакансия);

отдел подготовки кадров массовых профессий (6) (подполковник М.В. Никитин).

Всего по ГГВДС — 232 человека.

На основании постановления СМ СССР № 898 от 3 марта 1950 г. Сталинская премия второй степени в размере 100 000 рублей «за разработку проекта водного пути» была присуждена начальнику Гидропроекта и заместителю начальника Главгидровологодонетрострой МВД С.Я. Жуку, заместителю начальника Гидропроекта и его главному инженеру Г.А. Руссо и еще некоторым сотрудникам этой организации.

4 марта 1950 г. заместитель министра внутренних дел СССР В.В. Чернышов направил на имя С.Я. Жука телефонограмму: «Поздравляю с получением Сталинской премии и желаю Вам успешно закончить выдающуюся работу по строительству Волго-Донского водного пути».

На основании постановления СМ СССР № 1066-377с от 13 марта 1950 г. и приказа МВД СССР № 0201 от 24 марта 1950 г. «в целях создания необходимых условий для выполнения Гидропроектом МВД СССР работ по проектированию крупнейших гидротехнических сооружений: Волго-Донского водного пути, Волго-Балтийского водного пути, Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций, гидроэлектростанций в верхнем течении реки Дона и других гидротехнических сооружений» Гидропроект был выделен из состава Главгидроволгодонстроя МВД СССР в самостоятельное управление — Гидропроект МВД СССР. По штатам, объявленным приказом МВД СССР № 00594 от 21 сентября 1950 г., в Гидропроекте значилось 93 человека, в его Ленинградском филиале — 40 человек и в Куйбышевском филиале — 35 человек.

На основании приказа МВД СССР № 0459 от 29 июня 1950 г. начальнику и главному инженеру Гидропроекта МВД СССР С.Я. Жуку, его заместителю Г.А. Руссо и еще 181 сотруднику Гидропроекта были выданы денежные премии «за достигнутое в проекте организации и механизации работ по Волго-Донскому водному пути сокращение использования рабочей силы в 3,5 раза по сравнению с использованием ее на строительстве канала имени Москвы» (так с 1947 г. назывался канал Москва — Волга).

Штаты и штатная расстановка личного состава Главгидроволгодонстроя, объявленные приказом МВД СССР № 00104 от 3 марта 1951 г. и приказом ГГВДС МВД СССР № 0027 от 3 апреля 1951 г., были следующими:

руководство: начальник главного управления — генерал-майор инженерно-технической службы Я.Д. Рапопорт;

главный инженер и заместитель начальника главка — генерал-майор инженерно-технической службы С.Я. Жук;

первый заместитель начальника — генерал-лейтенант М.И. Журавлев;

заместитель начальника по общим вопросам (вакансия);

заместитель начальника по кадрам — полковник А.Т. Инюткин;

заместитель начальника по материально-техническому снабжению — полковник М.Ф. Юдин;

заместитель начальника по нерудным материалам — инженер-полковник Г.А. Саркисянц;

заместитель главного инженера — инженер-полковник Н.А. Филимонов;

заместитель главного инженера — инженер-подполковник В.Д. Цыплаков;

заместитель главного инженера — инженер-майор П.Д. Батунер (всего 10 человек);

секретный отдел (8) (подполковник Г.П. Рудаков);

секретариат (8) (З.И. Красильникова);

2-е спецотделение (шифровальное) (5) (майор М.М. Дородонов);

отдел кадров (16) (полковник А.Т. Инюткин);

лагерный отдел (11) (полковник М.В. Мартынов);

производственный отдел (24) (инженер-полковник А.Н. Ганжа);

отдел диспетчерской службы (10) (вакансия);

технический отдел (24) (инженер-капитан Б.П. Ферингер);  
сметный отдел (6) (старший техник-лейтенант П.В. Кудров);  
геотехнический отдел (5) (инженер-подполковник М.Д. Дундуков);  
отдел контроля бетонных работ (6) (инженер-капитан В.М. Медведев);  
техническая инспекция (9) (вакансия);  
монтажный отдел (15) (инженер-майор запаса И.Г. Дмитриев);  
электромеханический отдел (17) (инженер-капитан К.Ф. Мацкевич);  
отдел железнодорожного, водного и авиационного транспорта (10) (капитан В.Ф. Кузнецов);  
автотранспортный отдел (7) (инженер-капитан К.С. Сосновиков);  
тракторный отдел (7) (инженер-майор М.В. Телин);  
отдел подготовки зон затопления (7) (старший техник-лейтенант В.И. Петров);  
отдел нормирования труда и зарплаты (4) (инженер-майор Я.Д. Адрианов);  
плановый отдел (13) (полковник П.А. Перфильев);  
отдел подготовки кадров массовых профессий (8) (подполковник М.В. Никитин);  
адмхозотдел (18) (подполковник В.П. Кононов);  
финансовый отдел (9) (полковник А.Ф. Татарин);  
инспекция военизированной пожарной охраны (3) (старший техник-лейтенант В.П. Максимец);  
котлонадзор (1) (вакансия);  
БРИЗ (1) (инженер-майор Н.М. Гусев);  
гужветотдел (3) (подполковник административной службы Ф.И. Корнеев);  
главная бухгалтерия (14) (капитан Н.В. Савицкий).  
Всего по ГГВДС 279 человек.

После окончания строительства Волго-Донского водного пути на основании постановления СМ СССР № 2840-1082с от 20 июня 1952 г. и приказа МВД СССР № 0802 от 30 июля 1952 г. для руководства строительством Волго-Балтийского водного пути Главгидроволгодонстрой переехал из Калача-на-Дону в город Вытегру Вологодской области с переименованием в Главное управление лагерей строительства Волго-Балтийского водного пути (Главгидроволгобалтстрой или ГГВБС) МВД СССР.

Приказом МВД СССР № 00907 от 17 ноября 1952 г. были объявлены штаты, а приказом МВД СССР № 00913 от 18 ноября 1952 г. — штатная расстановка ГГВБС МВД СССР:

руководство (11 человек): начальник главного управления — генерал-майор инженерно-технической службы Я.Д. Рапопорт;  
первый заместитель начальника главного управления — генерал-лейтенант М.И. Журавлев;  
главный инженер и заместитель начальника главка — инженер-полковник внутренней службы Н.А. Филимонов;  
заместитель начальника главка по нерудным материалам и транспорту — лейтенант запаса Е.А. Пахомов;  
заместитель начальника главка по лагерям — генерал-майор В.И. Дёмин;  
заместитель начальника главка по кадрам — полковник внутренней службы А.Т. Инюткин;



заместитель начальника главка по материально-техническому снабжению — полковник внутренней службы М.Ф. Юдин;

заместитель начальника главка по торговле и быту — вакансия;

заместитель главного инженера — инженер-капитан запаса Б.П. Ферингер;

заместитель главного инженера по механизации — инженер-майор внутренней службы К.Ф. Мацкевич;

заместитель главного инженера — инженер-капитан внутренней службы Л.Н. Волков;

секретный отдел (7) (вакансия);

секретариат (8);

2-е спецотделение (шифровальное) (3);

отдел кадров (15) (полковник внутренней службы А.Т. Инюткин);

производственный отдел (20) (инженер-капитан внутренней службы Б.Ф. Микулович);

отдел диспетчерской службы (9) (майор внутренней службы С.Д. Чередниченко);

технический отдел (19) (старший техник-лейтенант З.И. Якубов);

сметный отдел (5) (старший техник-лейтенант внутренней службы П.В. Кудров);

геотехнический отдел (5) (инженер-подполковник внутренней службы М.Д. Дундуков);

отдел контроля бетонных работ (6) (инженер-капитан внутренней службы В.М. Медведев);

отдел технической инспекции (9) (старший техник-лейтенант внутренней службы Е.М. Добролюбов);

монтажный отдел (13) (инженер-майор запаса И.Г. Дмитриев);

электромеханический отдел (15) (вакансия);

отдел перевозок железнодорожного, водного и авиационного транспорта (9) (полковник внутренней службы М.Л. Поспелов);

автомобильный отдел (10) (инженер-майор внутренней службы К.С. Сосновиков);

тракторный отдел (9) (инженер-подполковник внутренней службы М.В. Телин);

отдел подготовки зон затопления (6) (старший техник-лейтенант В.И. Петров);

отдел труда, зарплаты и рабочих кадров (12) (подполковник внутренней службы М.В. Никитин);

плановый отдел (10) (лейтенант интендантской службы А.С. Лаврентьев);

адмхозотдел (14) (старший лейтенант интендантской службы В.А. Калинин);

финансовый отдел (8) (вакансия);

отдел военизированной пожарной охраны (4) (капитан внутренней службы К.В. Фигуровский);

коглонадзор (1);

БРИЗ (2);

гужветотдел (3) (подполковник внутренней службы Ф.И. Карнеев);

главная бухгалтерия (13) (капитан внутренней службы Н.В. Савицкий).

Всего по ГГВБС 246 человек.

Работу Главгидростроя, а затем Главгидровологодонстроя и Главгидровологодонстроя в 1948—1953 гг. курировали следующие заместители министра внутренних дел СССР:

приказанием МВД СССР № 436 от 19 июля 1948 г. наблюдение за работой Главгидростроя было возложено на В.В. Чернышова;

приказанием МВД СССР № 6 от 6 января 1950 г. наблюдение за работой Главгидроволгодонстроя было возложено на первого заместителя министра внутренних дел СССР И.А. Серова;

распоряжением МВД СССР № 155 от 10 февраля 1951 г. наблюдение за работой Главгидроволгодонстроя было возложено на В.С. Рясного (тогда же на него было возложено наблюдение за работой Куйбышевгидростроя, Сталинградгидростроя, Средазгидростроя, Волгобалтгидростроя и Гидропроекта);

распоряжением МВД СССР № 900 от 26 июня 1952 г. наблюдение за работой Главгидроволгодонстроя и Гидропроекта было возложено на первого заместителя Министра внутренних дел СССР И.А. Серова (тогда же наблюдение за работой Куйбышевгидростроя, Сталинградгидростроя и Средазгидростроя было возложено на Н.К. Богданова);

распоряжением МВД СССР № 6 от 3 января 1953 г. наблюдение за работой Главгидроволгобалтстроя было возложено на П.К. Георгиевского (на него же было возложено наблюдение за работой Гидропроекта, Куйбышевгидростроя, Сталинградгидростроя и Средазгидростроя).

По имеющимся официальным данным начальник Главгидростроя Я.Д. Рапорт побывал на приеме у И.В. Сталина в Кремле четыре раза: 7 сентября и 10 октября 1940 г. и 1 февраля и 4 июля 1941 г.

Главный инженер Главгидростроя — Главгидроволгодонстроя и начальник Гидропроекта С.Я. Жук побывал на приеме у И.В. Сталина в Кремле 15 раз: 14 февраля 1937 г., 25 октября 1938 г., 7 сентября, 11 сентября, 17 октября 1940 г., 1 февраля, 4 июля, 17 и 20 августа 1941 г., 27 мая 1947 г., 16 февраля и 18 августа 1948 г., 11 и 13 апреля 1949 г. и 14 июля 1950 г.

К примеру, на приеме у И.В. Сталина в Кремле руководители НКВД-МВД СССР, имеющие отношение к гидротехническому строительству, были следующее число раз:

М.Д. Берман — 11;

Н.К. Богданов — 2;

П.К. Георгиевский — ни разу;

В.С. Рясной — 5;

Л.Б. Сафразьян — 1;

И.А. Серов — 11;

В.В. Чернышов — 3.

После смерти И.В. Сталина 5 марта 1953 г. была проведена коренная реорганизация структуры МВД СССР и прекращено строительство целого ряда объектов, начатых по предложению И.В. Сталина.

Так, на основании постановления СМ СССР № 832-370сс от 18 марта 1953 г. «О передаче из МВД СССР производственно-хозяйственных и строительных организаций» из МВД СССР были переданы:

Главгидроволгобалтстрой — в Министерство морского и речного флота СССР;

Куйбышевгидрострой, Сталинградгидрострой и Гидропроект — в Министерство электростанций и электропромышленности СССР;

Средазгидрострой и Управление Нижне-Донского строительства оросительных и гидротехнических сооружений — в Министерство сельского хозяйства и заготовок СССР.

А на основании постановления СМ СССР № 895-383сс от 25 марта 1953 г. «Об изменении строительной программы 1953 года» было прекращено строительство следующих гидротехнических сооружений:

Главного Туркменского канала;  
самотечного канала Волга — Урал;  
Волгобалтийского водного пути;  
гидроузлов на Нижнем Дону;  
Усть-Донецкого порта.

В дальнейшем строительстве каналов МВД СССР не занималось, а сосредоточивало внимание на выполнении основных задач, поставленных перед МВД СССР: на обеспечении общественного порядка и борьбе с уголовной преступностью в стране.

Некоторые сведения о транспортном использовании построенных или намечаемых к реконструкции каналов силами ОГПУ-НКВД-МВД СССР содержатся в справке Министра речного флота СССР З.А. Шашкова от 6 июля 1951 г. и справке заместителя министра внутренних дел СССР В.С. Рясного от 5 июля 1951 г., представленных на имя заместителя председателя Совета Министров СССР Л.П. Берии (документы № 3, 4).

## ДОКУМЕНТЫ

### № 1

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР № 1 668  
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ГИДРОТЕХНИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НКВД СССР»**

*11 сентября 1940 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Разрешить НКВД СССР организовать Главное Управление Гидротехнического строительства НКВД СССР.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ  
Управляющий Делами Совета Народных Комиссаров СССР М. ХЛОМОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 171. Л. 308. Подлинник.

### № 2

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 001159 «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НКВД СССР»**

*13 сентября 1940 г.*

*Сов. секретно*

Для осуществления руководства всеми гидротехническими работами, выполняемыми НКВД СССР, приказываю:

1. Организовать в составе НКВД СССР Главное управление гидротехнического строительства НКВД СССР (ГЛАВГИДРОСТРОЙ).

2. Возложить на ГЛАВГИДРОСТРОЙ НКВД руководство следующими строительными организациями: Волгострой, строительство Волго-Балтийского и Северо-Двинского вод-

ного пути, строительства ГЭС на р.р. Клязьме, Которосли, Костроме и Мсте, строительства №№ 200<sup>1</sup>, 201<sup>2</sup> и 213<sup>3</sup>, достройка Беломорского порта, а также работы, связанные с временной консервацией Куйбышевского и Соликамского гидроузлов.

3. Гидротехнический отдел ГУЛАГа расформировать. Личный состав его обратить на укомплектование Главгидростроя НКВД.

4. Начальником Главного управления гидротехнического строительства НКВД и зам. нач. ГУЛАГа НКВД (по совместительству) назначить ст. майора госбезопасности тов. Рапопорт Я.Д. с освобождением его от должности начальника Волгостроя — Волголага НКВД СССР.

5. Главным инженером и первым заместителем начальника Главгидростроя НКВД назначить ст. майора государственной безопасности тов. Жук С.Я., с освобождением его от должности главного инженера и заместителя начальника строительства Куйбышевского гидроузла НКВД.

6. Моим заместителям т.т. Круглову и Чернышеву, совместно с начальником Главгидростроя НКВД т. Рапопорт и главным инженером Главгидростроя т. Жук, в 10-дневный срок разработать и представить мне на утверждение положение и штаты Главгидростроя НКВД.

7. Начальником Волгостроя и Волголага НКВД назначить майора государственной безопасности т. Журна В.Д., с оставлением его в должности главного инженера Волгостроя НКВД по совместительству.

*Народный Комиссар Внутренних Дел Союза ССР Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 59. Л. 41—42. Типографский экземпляр.

### № 3

**СОПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО МИНИСТРА РЕЧНОГО ФЛОТА  
З.А. ШАШКОВА ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР  
Л.П. БЕРИИ СО СПРАВКАМИ О ТРАНСПОРТНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ  
БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА ИМЕНИ СТАЛИНА,  
МАРИИНСКОЙ СИСТЕМЫ, КАНАЛА ИМЕНИ МОСКВЫ,  
РЫБИНСКОГО И УГЛИЧСКОГО ШЛЮЗОВ НА РЕКЕ ВОЛГЕ**

*6 июля 1951 г.*

*Секретно*

По Вашему заданию представляю справки о транспортном использовании Беломорско-Балтийского канала имени Сталина, Мариинской системы и канала имени Москвы.

Приложение<sup>4</sup>: на 9 листах.

*Министр речного флота Союза ССР З.А. ШАШКОВ*

<sup>1</sup> № 200 — строительство военно-морской базы в Лужской губе под Ленинградом.

<sup>2</sup> № 201 — дноуглубительные работы в нижнем течении реки Амур для обеспечения прохода морских судов от судостроительного завода в город Комсомольск-на-Амуре до Татарско-го пролива.

<sup>3</sup> № 213 — строительство порта Находка в Приморском крае.

<sup>4</sup> Не публикуется.

Справка по вопросу о транспортном использовании  
Беломорско-Балтийского канала имени Сталина

1. Общие данные.

Беломорско-Балтийский канал имени Сталина построен в 1932—1933 г.г.

Протяженность канала 227 км., в том числе 7 км. — морской подходный канал к Беломорскому порту.

Нормированная глубина на всем протяжении канала — 3,65 м.

Ширина канала по дну — 35 метров.

Габариты шлюзов следующие:

Ширина камеры — 14,5 м.

Длина — 135,0 м.

Глубина на короле — 3,65 м.

Шлюзы имеют бетонные головы и деревянные стены камер.

Канал разделяется на два склона: Южный, в составе 7 гидроузлов, и Северный, в составе 12 гидроузлов.

2. Техническое состояние.

Сооружения южного склона во время войны были разрушены и полностью восстановлены в 1946—1948 г.г.; при восстановлении конструкция сохранена прежняя.

Сооружения северного склона требуют капитального ремонта, так как за девятинадцатилетний период их эксплуатации деревянные конструкции подверглись загниванию, а некоторые бетонные части в результате выщелачивания бетона имеют пониженную прочность.

Намечавшийся в 1941 г. капитальный ремонт сооружений не мог быть выполнен в связи с началом войны, и сооружения эксплуатировались с поддерживающим ремонтом до 1949 г. включительно.

Во исполнение Постановления Совета Министров СССР «О проведении капитального ремонта Беломорско-Балтийского канала имени Сталина» от 26 февраля 1950 г. № 638-253с Министерство речного флота в 1950 г. приступило к этим работам, объем которых определяется в размере 65 млн. руб.

В 1950 г. создана на месте специальная строительная организация Министерства речного флота, причем объем работ в 1950 г. составил 5,2 млн. руб. и планом на 1951 год намечено — 15 млн. руб.

В процессе проведения капитального ремонта помимо приведения сооружений в нормальное состояние должна быть выполнена работа по замене деревянных шлюзных ворот металлическими и по электрификации шлюзовых механизмов, что увеличит надежность сооружений и даст возможность ускорить шлюзовые операции.

3. Пропускная способность канала.

Пропускная способность канала при использовании современного флота, при среднем весе веза около 1200 тонн, определяется в размере 1,5 млн. тонн в одном направлении, а в дальнейшем, при увеличении количества несамоходных судов грузоподъемностью по 2000 тонн и увеличении среднего веса веза до 1800 тонн, пропускная способность канала в одном направлении составит 3 млн. тонн.

Среднее количество шлюзований в сутки по одному шлюзу (при максимально возможных 24 шлюзований в сутки) составило в 1940 г. — 14,5, в 1950 — 8.

#### 4. Перевозки по каналу.

По каналу перевозятся главным образом лесные грузы для нужд предприятий, расположенных в зоне канала, Петрозаводска и Ленинграда.

В небольших количествах перевозятся хлеб, соль, минерально-строительные и прочие грузы в направлении на Сепер.

Общий размер перевозок в 1940 г. — 1 млн. тонн, в 1950 г. — 0,4 млн. тонн и по плану на 1951 г. — 0,9 млн. тонн.

Использование пропускной способности канала составляет в 1940 г. — 44% (при грузопотоке в одном направлении 0,65 млн. тн.), в 1950 — около 20% и по плану на 1951 г. — 37% (0,55 млн. тн. в одном направлении).

Перевозки грузов с Белого моря через канал осуществляются в лихтерных судах грузоподъемностью 1000 и 2000 тыс. тонн, имеющих грузовую осадку соответственно 2,2 м. и 3,3 м.

На 1955 год намечается увеличение перевозок до 2,3 млн. тн.

#### 5. Необходимые мероприятия по использованию канала.

Для повышения использования пропускной способности канала необходимо:

а) увеличить перевозки леса через канал с пунктов Белого моря назначением на Ленинград и Прибалтику в количествах 0,9 млн. тн.;

б) организовать в Беломорске перевалочную базу для перевалки с железной дороги на воду начиная с 1954 г. нефелина назначением на Сталинградский алюминевый завод в количествах до 0,6 млн. тн. и в дальнейшем для перевалки руды Череповецкому металлургическому комбинату в количестве до 1 млн. тн.;

в) обеспечить поставки лихтерного флота из Финляндии за период 1952—1955 г.г. в количестве 150 лихтеров по 1000 тн., 65 лихтеров по 2000 тн. и 8—10 морских буксиров мощностью 600—800 л.с.

Обеспечить к 1954 г. на судостроительных верфях Министерства транспортного машиностроения выпуск 40 самоходных грузовых теплоходов для перевозок нефелина из Беломорска Сталинградскому алюминиевому заводу;

г) обязать Министерство электростанций ускорить работы по расчистке и углублению верхнего участка р. Свири с тем, чтобы в 1953 г. обеспечить сквозной проход на Ленинград лихтерных судов по 1000 тонн, а в 1954 г. — лихтеров по 2000 тн.

### Справка по вопросу о транспортном использовании Мариинской системы

#### 1. Общие данные.

Общее протяжение Мариинской системы от Онежского озера до Череповца — 422 км. На системе расположены 39 шлюзов, 28 плотин, 17 водоспусков, 3 мостовых перехода и 29 понтонных переправ.

Нормированная глубина на всем протяжении Мариинской системы — 1,95 м. Минимальная ширина канала по дну — 20 метров.

Гидросооружения системы преимущественно (80%) деревянной конструкции, постройки 1890—96 г.г.

Гидросооружения на реке Шексне каменные и бетонные.

Габариты шлюзов:

а) на участке Вытегра — Чайка:

ширина камеры — 9,72 м.

длина камеры — 74,10 м.

глубина на короле — 2,09 м.

б) шлюзы р. Шексны:

ширина камеры — 12,67 м.

длина камеры — 331,46 м.

глубина на короле — 2,13 м.

2. Техническое состояние.

За истекший с момента постройки период все деревянные сооружения подвергались неоднократному ремонту вплоть до полного восстановления.

В военный период состояние деревянных сооружений ухудшилось и, несмотря на увеличенный объем капитального ремонта, выполняемый в 1949—1951 г.г., многие сооружения сильно изношены.

Каменные и бетонные сооружения на реке Шексне за 60-летний период эксплуатации также значительно изношены.

В Деревеньковском, Ниловецком и Черноградском шлюзах разрушенные каменные стенки заменены деревянными ряжевými нарубками и эстакадами.

3. Пропускная способность.

Пропускная способность системы при современном его состоянии и среднем весе ваза 600 тонн определяется в размере 1,7 млн. тонн в одном направлении.

Среднее количество шлюзований в сутки по одному шлюзу составило в 1940 г. — 24,6 и в 1950 г. — 21,1 (при максимально возможных 40 шлюзований в сутки).

После переустройства системы и увеличения количества крупных несамоходных судов грузоподъемностью 3000—4300 тонн и среднем весе ваза около 4000 тонн пропускная способность пути возрастет до 7,2 млн. тонн.

4. Перевозки грузов.

По Марининской системе в настоящее время перевозятся лесные грузы с Вытегорского склона на Ленинград в количестве 0,2 млн. тн. и с Волжского склона на Москву и Ярославль в количестве 0,4—0,6 млн. тонн; транзитом через систему проходит хлеб, соль, нефть и прочие грузы на Ленинград в количестве 0,2 млн. тн.

Общий размер перевозок в 1940 г. — 0,9 млн. тн., в 1946 г. — 0,5 млн. тн., в 1950 г. — 0,8 млн. тн. и по плану на 1951 г. — 1,2 млн. тн.

При этом использование пропускной способности системы в 1940 г. было 41% (при грузопотоке в одном направлении — 0,7 млн. тн.), в 1950 г. — 24% (при грузопотоке в одном направлении — 0,4 млн. тн.) и в 1951 г. — 47% (при грузопотоке в одном направлении — 0,8 млн. тн.).

Недоиспользование пропускной способности Мариинской системы вызвано устарелостью ее сооружений и отсутствием системного флота, так как строительство судов этого типа прекратилось еще перед войной, в связи с состоявшимся в 1940 году Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР о реконструкции системы со сроком окончания к 1 марта 1943 г.

Объем перевозок грузов по системе после ее переустройства определен на 1955—1956 г.г. Госпланом СССР в 5 млн. тн., в том числе на Ленинград и Беломорско-Балтийский канал им. Сталина: хлеба — 0,6 млн. тн., нефти — 0,5 млн. тн., соли — 0,2 млн. тн.; на Волгу: нефелина — 0,6 млн. тн.; на Москву и Волгу: леса и ми-

нерально-строительных грузов — 0,9 млн. тн. Расчетный грузооборот на 1960 г. намечен в объеме 10,6 млн. тн.

Использование пропускной способности Мариинской системы после ее переустройства при перспективном грузовом потоке в одном направлении в 5,6 млн. тн. составит около 80%.

#### 5. Необходимые мероприятия.

Необходимо форсировать работы по строительству Волго-Балтийского водного пути в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 г. № 387-193с и принять специальное решение о мероприятиях по подготовке к транспортному освоению Волго-Балтийского водного пути.

### Справка по вопросу о транспортном использовании канала им. Москвы

#### 1. Общие данные.

Канал имени Москвы соединяет г. Москву с р. Волгой, обеспечивает полное и бесперебойное снабжение столицы водой и обводняет р. Москву волжской водой. Кроме того, водные ресурсы рек Волги и Москвы используются для выработки электрической энергии на гидростанциях канала.

Размеры канала: ширина по дну — 46,5 м., глубина — 5,5 м.

Сооружения на канале:

Шлюзов — 11

Плотин железобетонных — 3

-«- земляных — 4

Гидростанций — 5

Насосных станций — 5

Габариты шлюзов:

Полезная длина камеры шлюза — 290 м.

-«- ширина -«- — 30 м.

-«- глубина -«- — 5,5 м.

Водоснабжение г. Москвы волжской водой из водохранилищ канала имени Москвы было запроектировано через две водопроводных станции. Первая из них — Сталинская — была построена одновременно с каналом и к 1950 г. достигла своей проектной мощности — 600 тыс. куб. м. в сутки. Вторая — Северная — строится, и первая очередь ее войдет в эксплуатацию в 1952 году.

Обводнение р. Москвы из канала им. Москвы согласно проекту предусматривалось в размере 27,5 куб.м./сек. В настоящее время обводнение р. Москвы производится согласно Постановлению Совета Министров СССР № 71 от 7 января 1949 г. в размере 25 куб.м./сек. в период летних месяцев (июнь — октябрь).

Для перекачки воды канал имеет 5 насосных станций суммарной мощностью 60 т. квт.

В составе канала им. Москвы 5 гидроэлектрических станций: Ивановская, Сходненская, Карамышевская, Перервинская и Пироговская с общей годовой выработкой 213,4 млн. квтч. (1950 г.).

#### 2. Техническое состояние.

Сооружения канала находятся в хорошем состоянии.

За период эксплуатации канала внедрена на всех сооружениях автоматизация процессов управления. Пуск агрегатов и их остановка осуществляются путем теле-



управления с Центрального диспетчерского пункта в Яхроме, осуществлена автоматизация цикличности процессов шлюзования, и внедрены древопластики в узлах трения механизмов взамен бронзы.

### 3. Пропускная способность.

Пропускная способность канала при использовании современного флота и при среднем весе буксирного вoза около 3200 тонн определяется в размере 6,3 млн. тонн в одном направлении. В дальнейшем, при увеличении в эксплуатации числа крупных несамоходных судов грузоподъемностью до 3000—4300 тонн и повышении среднего веса вoза до 5000 тонн, пропускная способность канала в одном направлении возрастает до 10,6 млн. тонн.

### 4. Перевозка грузов.

Грузооборот канала в настоящее время составляет 3,2 млн. тн. против 0,6 млн. тн. в 1940 г.; по плану на 1951 г. намечается 3,7 млн. тн.

Использование пропускной способности по плану на 1951 г. — около 40% (при грузопотоке на одном направлении 2,5 млн. тн.).

На 1955—1956 г.г., с учетом окончания постройки гидроузлов на Волге, перевозки по каналу намечаются в размере до 6 млн. тн., в т.ч.: хлеба — 0,5 млн. тн., соли — 0,2 млн. тн., нефти — 0,8 млн. тн., леса — 1 млн. тн. и минерально-строительных грузов — 3 млн. тн.

### 5. Необходимые мероприятия по использованию канала.

Вопрос об усилении перевозок по каналу им. Москвы рассматривался Экономическим советом при СНК СССР 7 июля 1939 г. и Советом Министров СССР 2 мая 1948 г.

Установленные указанными постановлениями мероприятия по строительству и размещению в Московском узле приречных баз для приема с воды соли, цемента, металла, по организации добычи минерально-строительных материалов в приречных механизированных карьерах, по усилению завоза леса и др. в основном не выполнены.

Построенная Павельцовская нефтебаза до сих пор не имеет причалов и нефтеперекачечных устройств для приема нефти с речных судов, прибывающих по каналу.

Необходимо в ближайший период времени обеспечить осуществление указанных мероприятий, достроить Западный порт и расширить Северный порт и Южную гавань.

## Справка по вопросу о транспортном использовании Рыбинского и Угличского шлюзов на р. Волге

Рыбинский и Угличский шлюзы на р. Волге были введены в эксплуатацию в 1941 году в недостроенном состоянии.

Угличский и Рыбинский шлюзы — однокамерные, с напором 11 метров. Полезные размеры шлюзовых камер 290х30 метров, глубины на короле — 5,5 м. (т.е. габариты такие же, как на канале им. Москвы).

Рыбинский шлюз выполнен двухниточным, однако эксплуатируется только одна нитка, вторая нитка остается в недостроенном состоянии.

Фактическое среднее количество шлюзований в 1950 году составило за сутки по Рыбинскому шлюзу — 17, по Угличскому шлюзу — 12.

По Рыбинскому шлюзу в 1950 и 1951 г.г. максимальное количество шлюзований достигает 23—24 за сутки, что соответствует его пропускной способности по числу шлюзований. Дальнейшее увеличение числа судов будет вызывать длительные простои судов в подходах, поэтому требуется безотлагательный ввод в эксплуатацию второй нитки шлюза.

Распоряжением Совета Министров СССР № 19549-р от 4/XII-1950 г. достройка Рыбинского и Угличского шлюзов, в т.ч. второй нитки Рыбинского шлюза и ввод ее в эксплуатацию к началу навигации 1952 г., возложены на Министерство электростанций СССР.

Эти работы Министерство электростанций проводит через свою строительную организацию «Волгострой». В связи с тем, что работы проводятся крайне медленно, необходимо обеспечить выполнение работ в установленные Правительством сроки.

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 816. Д. 6645. Л. 45—54. Подлинник.

#### № 4

### СПРАВКА ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР В.С. РЯСНОГО НА ИМЯ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР Л.П. БЕРИИ О ХОДЕ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВОЛГО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ

5 июля 1951 г.

*Секретно*

Строительство Волго-Балтийского водного пути было начато в 1940 году. В июле 1941 года, в связи с началом войны, работы были приостановлены. В период с октября 1940 года по июль 1941 года были начаты работы по строительству временных зданий и сооружений, выемке земли из котлованов шлюзов.

Постановлением Совета Министров СССР от 1 сентября 1947 года № 3092 строительство Волго-Балтийского водного пути было возобновлено, а Постановлением Совета Министров СССР от 11 июня 1948 года № 2027-798с срок окончания строительства был установлен в 1953 году.

В связи с предстоящим вводом в навигацию 1952 года Волго-Донского водного пути, в целях обеспечения нормальных условий судоходства от Балтийского и Белого морей до Азовского, Черного, Каспийского морей, Совет Министров СССР Постановлением от 15 февраля 1951 года № 387-193с признал необходимым строительство основных сооружений Волго-Балтийского водного пути от Онежского озера до города Череповца закончить в 1953 году с вводом в эксплуатацию с начала навигации 1954 года.

Указанным Постановлением Совет Министров СССР установил состав сооружений Волго-Балтийского водного пути на участке от Онежского озера до города Череповца и обязал Министерство внутренних дел СССР составить к 1 января 1952 года проектное задание на строительство Волго-Балтийского водного пути.

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года разрабатываемое в настоящее время проектное задание предусматривает строительство следующих основных сооружений:

на реке Вытегре, впадающей в Онежское озеро, взамен 26 маломерных деревянных шлюзов Мариинской водной системы, не удовлетворяющих современным

требованиям судоходства как по габаритам, так и по техническому состоянию, сооружаются четыре гидроузла: Вытегорский и Белоусовский, каждый в составе плотины и одного шлюза, Новинковский в составе плотины и трех шлюзов и Пахомовский — в составе плотины и двух шлюзов.

На водораздельном участке Волго-Балтийского водного пути производятся спрямления судового хода и расширение существующего судоходного канала длиной 35 км. между реками Вытегрой и Ковжей.

На Волжском склоне Волго-Балтийского водного пути на реке Ковже, Белозерском обводном канале и реке Шексне вместо существующих 8-ми маломерных шлюзов сооружаются два гидроузла на реке Ковже — Шумкинский и Константиновский, каждый в составе плотины, шлюза и насосной станции, и на реке Шексне — Череповецкий гидроузел в составе плотины, шлюза и гидроэлектростанции мощностью 300 тыс. квт.

Упомянутым постановлением Совета Министров СССР габариты всех шлюзов Волго-Балтийского водного пути установлены следующие: длина камеры — 270 м., ширина — 18 м. и глубина на пороге — 3,65 м. Пропускная способность водного пути при этих габаритах будет 10 млн. тонн в навигацию.

По строительству Волго-Балтийского водного пути (по данным предварительных проработок проектного задания) необходимо выполнить земляных работ 40 млн. куб. м., уложить бетона и железобетона 862 тыс. куб. м., произвести крепление камнем откосов земляных сооружений 1377 тыс. кв. м. и смонтировать металлоконструкций 11,4 тыс. тонн.

Ориентировочная стоимость строительства Волго-Балтийского водного пути составляет 2200 млн. рублей.

С начала работ до 1-го июля 1951 года выполнено капитальных работ на сумму 129,9 млн. рублей, в том числе строительно-монтажных — 70,2 млн. рублей, из них в 1951 году выполнено капитальных работ на сумму 42,5 млн. рублей.

За истекшее время произведено выемки грунта 794,8 тыс. куб. м., построено жилых, бытовых и коммунальных зданий 238,2 тыс. куб. м., производственных зданий — 206 тыс. куб. м., линии электропередачи 6 квт. — 23 км. и низковольтных сетей — 50 км. Построено железнодорожных подъездных путей 3,5 км. и автомобильных дорог — 37 км.

Постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года № 387-193с объем капитальных работ на 1951 год установлен в сумме 175 млн. рублей и на 1952 год — 600 млн. рублей.

В 1951 году должны быть произведены следующие работы: выемка грунта из каналов и котлованов шлюзов — 3 млн. куб. м., укладка бетона и железобетона — 25 тыс. куб. м., а также должна быть построена линия электропередачи протяженностью 200 км. от гидростанции Свирь-III, подъездные железнодорожные пути — 15 км., автомобильные дороги — 20 км.

Для выполнения работ по строительству Волго-Балтийского канала организовано два строительных управления — Вытеграгидрострой и Шекснагидрострой.

В настоящее время развернуты работы по сооружению линий электропередачи 110 квт. от ГЭС Свирь-III до с. Белоусово. Заканчивается подготовка к отправке на строительство двух энергопоездов и одного турбогенератора общей мощностью 2750 квт.

Продолжаются земляные работы по выемке грунта из котлована Вытегорского и Белоусовского шлюзов, а также работы по углублению и расширению подходов каналов к Вытегорскому гидроузлу.

На Вытегорском гидроузле ведутся работы по строительству эксплуатационного поселка, бетонного завода, причалов, складов, а также производится подготовка к приему энергопоездов.

На Белоусовском гидроузле заканчивается строительство лагеря для заключенных на 3000 человек, автобазы, районной механической мастерской, баз материально-технического снабжения, внутривидовых автодорог.

На Череповецком гидроузле ведется строительство жилых и коммунально-бытовых зданий для размещения вольнонаемного состава и заключенных, производственных зданий и сооружений, подсобно-вспомогательных предприятий и железнодорожного подъездного пути от станции Шексна к стройплощадке.

На выделенных для строительства лесосечных участках продолжается заготовка деловой древесины и вывозка ее. Переработка деловой древесины производится на двух лесозаводах строительства.

Начаты работы по приведению в проезжее состояние Архангелогородского тракта на участке Лодейное поле — Вытегра, протяженностью 220 км.

До 1951 года строительство Волго-Балтийского водного пути не располагало оборудованием и транспортными средствами для производства основных работ. Вопрос об оснащении строительства был решен постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года, в связи с чем оборудование и транспортные средства начали поступать на строительство во 2-м квартале 1951 года.

На 1-ое июля 1951 года строительство Волго-Балтийского водного пути располагает следующими основными механизмами и транспортными средствами:

экскаваторов — 28, скреперов емк. 6 куб. м. — 9 шт., тракторов С-80 — 35 шт., тракторов КТ-12 — 5 шт., бульдозеров — 11 шт., автомашин грузовых — 250 шт., в том числе самосвалов — 116 шт., станков металлорежущих — 80 шт.

Проектно-изыскательские работы по Волго-Балтийскому водному пути производятся Гидропроектом МВД СССР. Текущая потребность строительства в проектной документации обеспечивается.

По состоянию на 1-ое июля 1951 года на строительстве Волго-Балтийского водного пути имеется рабочих 7500 человек, в том числе вольнонаемных — 640 чел. и инженерно-технических работников — 220 человек.

Материалы, горючее, оборудование и транспортные средства, выделенные для строительства Волго-Балтийского водного пути постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года № 387-193с, реализовываются в установленные для поставок сроки.

Постановлением Совета Министров СССР от 15 февраля 1951 года за № 387-193с Госснаб СССР обязан к 1-му мая с.г. представить в Совет Министров СССР предложения о завозе в навигацию 1951 года Вытеграгидрострою оборудования и материалов, необходимых для выполнения работ в первом полугодии 1952 года. До сих пор Госснаб СССР указанных предложений в Совет Министров СССР не представил.

Для обеспечения электроэнергией строительных работ предусмотрено строительство линии электропередачи 110 квт. от ГЭС Свирь-III до с. Белоусово с вводом ее в эксплуатацию в 1 декабря 1951 года.

В настоящее время работы по сооружению этой линии развернуты, однако ввести в эксплуатацию линию не представляется возможным из-за отсутствия трансформатора мощностью 20 тыс. квт.

Министерство внутренних дел СССР обратилось с просьбой в Совет Министров Союза ССР о выделении трансформатора (письмо МВД СССР № 3585/к от 15 июня 1951 года).

Министерством внутренних дел СССР принимаются необходимые меры к безусловному выполнению плана капитальных работ 1951 года по строительству Волго-Балтийского водного пути.

*Заместитель министра внутренних дел СССР В. РЯСНОЙ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 816. Д. 6645. Л. 40—44. Подлинник.

## БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКИЙ КАНАЛ

Крупнейшей стройкой первой пятилетки стал Беломорско-Балтийский канал.

В мае 1930 г. в Совете Труда и Оборона СССР была подготовлена докладная записка «О сооружении Балтийско-Беломорского пути». В первой части говорилось, что трасса канала пройдет от Ленинградского порта по реке Неве, через Ладожское озеро, по реке Свирь, через Онежское озеро и Онежско-Беломорский канал к Белому морю в Сорокской губе. Общая длина пути — 906 км. Продолжительность навигации — 150—170 дней в году. Канал предназначался для плавания судов морского, озерного и речного типов с максимальной осадкой 5,5 метра, или 18 футов.

Вторая часть докладной записки была посвящена военно-стратегическому значению будущего канала.

В третьей части докладной записки было изложено транспортное и народнохозяйственное значение будущего канала.

Строительство канала планировалось осуществить в три этапа:

шлюзование реки Невы, что открывало Ладожское озеро для морского судоходства;

шлюзование Свири, что открывало доступ морским судам в Онежское озеро; строительство канала между Онежским озером и Сорокской губой, что открывало доступ в океан и служило завершением всего проекта в целом.

В четвертой части докладной записки была приведена примерная оценка стоимости работ по сооружению Беломорско-Балтийского канала:

первая очередь работ (шлюзование реки Невы) — 20 млн рублей;

вторая очередь (шлюзование реки Свири) — 77 млн рублей;

третья очередь (строительство Онего-Беломорского канала) — 240 млн рублей; оборудование Сорокского порта — 13 млн рублей.

Общая стоимость проекта — 350 млн рублей.

К докладной записке прилагался проект постановления СТО и СНК СССР о сооружении Балтийско-Беломорского водного пути.

Докладная записка стала объектом рассмотрения на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 5 мая 1930 года. Среди членов Политбюро не было единства по затронутой проблеме. Во время заседания И.В. Сталин написал В.М. Молотову записку, где говорилось: «Я думаю, что до Онеги провести можно. Что касается Северной час-

ти, пока ограничиться разведкой, имею в виду ее постройку главным образом силами ОГПУ. Одновременно надо поручить еще раз подсчитать расходы по осуществлению первой части. 20 млн. плюс 70 млн. Слишком много».

В ответе Молотова была изложена главная причина сомнений некоторой части членов Политбюро: «У меня сомнения в целесообразности канала. Записку я прочел. Экономическая часть не подработана (не ясна). Не дать ли на подработку это дело?»

В ходе заседания Политбюро мнение сторонников строительства канала возобладало, и 3 июня 1930 г. заместитель председателя СНК СССР В.В. Шмидт подписал постановление Совета Труда и Оборона № 4 «О постройке Балтийского-Беломорского канала» (документ № 5):

«1. Признать целесообразным постройку Балтийского-Беломорского канала.

2. Обязать НКПС:

а) приступить теперь же к техническим изысканиям, определению сумм затрат и составлению плана работ постройки всего канала и к 1.IX-1930 г. через Госплан дать доклад в СТО;

б) работы вести с расчетом прорытия канала глубиной, допускающей прохождение судов с осадкой в 18 футов;

в) сооружение южной части канала, т.е. от Ленинграда до Онежского озера, начать с 1.X-1930 г. и окончить в течение двух лет;

г) необходимые средства для работ, могущих быть выполненными в 1930—31 году, включить в контрольные цифры 1930—31 г., причем исходить из того, что общие затраты на постройку южной части канала не должны превышать 60 млн. руб.;

д) геологические и технические изыскания по прорытию северной части канала, т.е. от Онежского озера до Белого моря, произвести с участием военного ведомства и ОГПУ;

е) при определении стоимости работ по сооружению северной части канала учесть возможность привлечения уголовного труда к этим работам».

В тот же день В.В. Шмидт подписал и постановление СНК СССР № 5 «Об организации Комитета по сооружению Балтийско-Беломорского канала», в состав которого вошли: Я.Э. Рудзутак (председатель), Г.Г. Ягода (заместитель председателя), Г.И. Благоврахов (заместитель председателя), члены комитета: И.Ф. Кадацкий и С.А. Берганинов.

Еще 15 мая 1930 г. Я.Э. Рудзутак подписал протокол № 1 заседания Особого комитета Беломорстроя<sup>1</sup> о назначении руководящего состава Беломорстроя: начальником управления строительства Беломорстроя был утвержден Г.И. Благоврахов, первым заместителем начальника строительства и начальником Северного района строительства — В.А. Кишкин, вторым заместителем начальника Беломорстроя и начальником Южного района строительства — М.Г. Бермант, помощником начальника Южного района строительства — К.М. Лепин и главным инженером строительства — профессор А.С. Аксамитный.

31 мая 1930 г. под председательством Я.Э. Рудзутака состоялось второе заседание комитета по строительству Беломорского канала, на котором было решено приступить к организации изысканий в Северной части канала, а на ОГПУ было возложено обеспечение Беломорстроя рабочей силой.

<sup>1</sup> Существовал и другой вариант сокращенного названия этого комитета — «Белморстрой».

Третье заседание комитета по строительству Беломорско-Балтийского канала состоялось 15 июня 1930 г. Было решено немедленно приступить к работам на невиской части канала исходя из глубины 28 футов (8,5 метра). Вся работа на Невском участке должна была быть закончена за три года. На Свирском участке решено было строить шлюзы исходя из глубины 28 футов. Предварительные расчеты стоимости канала были признаны явно преувеличенными и подлежащими значительному сокращению. Было дано поручение проработать вопрос об изготовлении землечерпательных снарядов и другого оборудования внутри страны, а также ввоза этого оборудования из-за границы.

28 августа 1930 года в экономическом бюро Беломорстроя были подготовлены докладные записки о перспективном грузообороте на 1932/33 год Балтийско-Беломорского водного пути и о себестоимости перевозок грузов по ББВП (документ № 6).

29 августа 1930 г. новым членом Особого комитета по сооружению ББВП был назначен председатель СНК Карельской АССР Э.А. Голлинг, а 30 августа 1930 г. председатель СНК СССР А.И. Рыков подписал постановление СТО № 74 «Об утверждении Положения об Особом комитете по сооружению Беломорско-Балтийского водного пути». В положении было записано, что Особый комитет по постройке ББВП учреждается при СТО и действует до окончания работ по сооружению этого пути. Указанный комитет своего аппарата не создает, а пользуется аппаратом НКПС. Комитет состоит из 7 членов, назначаемых СТО (документ № 7).

В сентябре 1930 г. Беломорстрой представил в СНК и СТО СССР доклад о проделанной работе за июнь — сентябрь 1930 г. и проект постановления, которым должны были утверждены основные технические задания строительства. Весь ББВП был рассчитан на плавание судов с осадкой в 18 футов (5,5 метра), а морской шлюз на Неве должен был быть рассчитан на пропуск в будущем судов с осадкой в 28 футов (8,5 метра). Срок сооружения ББВП был установлен в три года с момента утверждения проекта, т.е. с 15 мая 1931 г. (документ № 8).

29 ноября 1930 г. помощник начальника УЛАГ ОГПУ Я.Д. Рапопорт и помощник транспортного отдела ОГПУ В.А. Кишкин направили на имя заместителя председателя ОГПУ Г.Г. Ягоды рапорт, в котором изложили свои соображения об использовании рабочей силы на строительстве ББВП: УЛАГ имел неквалифицированную рабочую силу из числа заключенных, но не имел необходимого количества инженеров для дноуглубительных работ. Вопрос об инженерно-технической силе мог быть решен направлением в УЛАГ арестованных транспортным отделом ОГПУ инженеров-вредителей, а также, как написали авторы рапорта, «в процессе следствия будут доарестованы еще несколько подходящих лиц» (документ № 9).

18 февраля 1931 г. заместитель председателя СНК СССР В.В. Куйбышев подписал постановление СТО СССР № 24, которым во изменение постановления СТО от 3 июня 1930 года глубина ББВП была установлена 10—12 футов (от 3 до 3,6 метра), срок окончания работ был установлен не позднее конца 1932 г., затраты на строительство были установлены в размере 60—70 млн рублей, валютных ассигнований было решено не производить.

1 апреля 1931 г. состоялось четвертое заседание Особого комитета по строительству ББВП. Председательствовал на заседании нарком водного транспорта СССР Н.М. Янсон. Были решены организационные вопросы: вместо Г.И. Благолюбова начальником строительства ББВП был назначен начальник ЭКУ ОГПУ

Г.Е. Прокофьев, вместо В.А. Кишкина новым заместителем начальника строительства был назначен начальник отделения ЭКУ ОГПУ А.Г. Горянов, начальником работ Северного участка Беломорстроя был назначен начальник УСЛОН А.А. Иванченко.

От своих должностей были освобождены: заместитель начальника строительства и начальника Южного района М.Г. Бермант, помощник начальника Южного района К.М. Лепин и главный инженер строительства «гражданин Аксамитный».

Новым главным инженером Беломорстроя был назначен Н.В. Могилко, начальником финансовой части Беломорстроя — начальник ФИНО ОГПУ Л.И. Берензон.

На заседании новый главный инженер Беломорстроя Н.В. Могилко сделал доклад о проделанной работе с июня 1930 по 1 марта 1931 года. По докладу, в частности, комитет постановил развернуть подготовительные работы и начать работу на отдельных участках ББВП (подъездные пути, сооружение поселков, работы на водоразделе).

1 июля 1931 г. под председательством Н.М. Янсона состоялось пятое заседание Особого комитета, на котором были утверждены: размеры шлюзов и ширина канала; эскизный проект Северной части ББВП от Повенца до Сороки; смета строительства на 1931 год в сумме 20 млн 740 тыс. рублей. Доклад об изыскательских работах сделал М.Ф. Госкин, о проектировании — С.Я. Жук и о ходе работ на строительстве — А.А. Иванченко.

16 ноября 1931 г. заместитель председателя ОГПУ Г.Г. Ягода подписал приказ № 667/359 «О строительстве Беломорско-Балтийского водного пути», которым начальником Беломорстроя был назначен начальник ГУЛАГа ОГПУ Л.И. Коган, его заместителем — помощник начальника ГУЛАГа Я.Д. Рапопорт, помощниками начальника строительства были назначены: Э.И. Сенкевич, главный инженер Беломорстроя Н.В. Могилко и М.Ф. Госкин. Начальником работ и помощником главного инженера был назначен Н.А. Френкель. Начальником финансового отдела Беломорстроя — начальник финансового отдела ОГПУ Л.И. Берензон (по совместительству).

Для производства работ по Беломорстрою был организован Беломорско-Балтийский лагерь ОГПУ с дислокацией управления лагеря в Медвежьей Горе. Начальником лагеря был назначен Э.И. Сенкевич.

В составе ГУЛАГа ОГПУ была организована специальная группа по снабжению Беломорстроя (документ № 10).

В 1930 г. рабочих для Беломорстроя предоставлял Соловецкий лагерь ОГПУ. Если в июне 1930 г. были выделены первые 600 заключенных для работы в изыскательских партиях на будущей трассе канала, то к середине 1931 г. число заключенных на Беломорстрое превысило 10 тыс. человек. По состоянию на 1 января 1932 г. в Белбалтлаге ОГПУ насчитывалось 64 400 заключенных, на 1 апреля 1932 г. — 80 200, на 1 июля 1932 г. — 122 800, на 1 октября 1932 г. — 125 000, на 1 января 1933 г. — 107 900, на 1 апреля 1933 г. — 119 660, на 1 июля 1933 г. — 66 971 человек. Уменьшение количества заключенных к июлю 1933 г. объясняется переброской части заключенных на строительство канала Москва — Волга и освобождением наиболее отличившихся.

За годы строительства ББВП смертность среди заключенных Белбалтлага была следующей: в 1931 году умерло 1438 человек, или 2,24% от среднегодовой чис-



ленности заключенных в лагере. В 1932 г. умерло 2010 человек, или 2,03% от среднегодовой численности заключенных. В 1933 г. умерло 8870 заключенных, или 10,56% от среднегодовой численности лагерного населения. Причинами большой смертности в 1933 г. были голод в стране, резкое ухудшение питания заключенных в лагере и значительное усиление интенсивности работ на канале в преддверии весеннего паводка и пуска основных сооружений в эксплуатацию.

Вся трасса канала была разделена на восемь строительных отделений. Нумерация шла от Онежского озера к Белому морю: первое отделение строило Повенчанскую лестницу, а восьмое, Шижженское, — 18-й и 19-й шлюзы и Морской канал, открывающий путь в Сорокскую губу.

В условиях, когда ручной труд являлся основным, многое зависело от организации работ. На Беломорстрое сформировалось два основных вида производственных объединений: бригады и фаланги. Бригадой называлась группа из 25—30 человек, специализирующаяся на выполнении определенного вида работ (землекопы, арматурщики, тачечники и т.п.). Фаланга состояла из 250—300 человек и выполняла полный комплекс работ на закрепленном за ней участке. Оба вида существовали параллельно.

Важную роль играло поощрение заключенных за выполнение и перевыполнение норм выработки (на земляных работах эта норма составляла 2,5 куб. м в день). Помимо моральных стимулов (вручение бригаде или фаланге Почетного знамени, объявление благодарности и вручения грамот, помещения имен отличившихся на Доску почета) применялись и материальные: выполнявшие и перевыполнявшие норму получали усиленный хлебный паек (до 1200 г), премблюдо (обычно — 75-граммовые пирожки с капустой или картофелем), премиальное денежное вознаграждение. Но самым распространенным и желанным стимулом был, конечно, зачет рабочих дней. Перевыполняющие норму выработки могли рассчитывать на зачет трех рабочих дней за 5 дней срока, а для ударников зачет составлял «день за два». В случае нарушения дисциплины, отказа от работы или фальсификации производственных показателей («туфты») применялись наказания в виде урезания пайка, помещения в РУР (роту усиленного режима), отмены зачетов, а иногда и предание суду.

29 декабря 1931 г. под председательством Г.Г. Ягоды состоялось шестое заседание Особого комитета по сооружению ББВП. Начальник строительства Л.И. Коган сделал доклад о ходе работ по составлению технического проекта и о развертывании строительных работ. Комитет постановил: предложить Когану составить список оборудования и механизмов, а также перечень главнейших материалов, необходимых для окончания строительных работ к началу навигации 1933 года; выявить, с каких строительных из числа заканчивающихся часть потребного оборудования и механизмов может быть перебросена на Беломорстрой; просить СТО обязать Госплан и ВСНХ СССР немедленно рассмотреть заявки Беломорстроя на материалы, оборудование и механизмы; обеспечить строительство фондами на материалы и необходимое оборудование и механизмы как путем размещения заказов среди соответствующих объединений в течение ближайших дней, так и за счет переброски таковых с заканчивающихся строительств ВСНХ, в частности с Днепростроя, Свирьстроя, Магнитостроя; просить СТО включить строительство ББВП в число сверхударных строек СССР.

19 января 1932 г. СНК СССР принял постановление № 47/8/с «Об отпуске Беломорстрою оборудования, стройматериалов и денежных средств», которое предусматривало поставку в 1932 г. на строительство 36 компрессоров, 5 насосов, 5 экска-

ваторов и 124 станков для оборудования механической базы. Строительству также выделялись 600 вагонеток, 4 паровоза и 6 мотовозов, а также 100 тракторов и 50 автомобилей, притом что основным средством для отвозки грунта была тачка, выделяемые и такие скромные механические средства были большим подспорьем в работе.

26 апреля 1932 г. под председательством Н. М. Янсона состоялось седьмое заседание Особого комитета по сооружению ББВП. По докладу начальника строительства ББВП Л. И. Когана комитет постановил: констатировать, что благодаря мерам, своевременно принятым ОГПУ, окончание строительства Северной части ББВП к началу навигации 1933 г. опасений не вызывает. Опасение вызывала Южная часть строительства, в связи с чем особое мнение высказал член Особого комитета и представитель Реввоенсовета СССР Муклевич: поскольку перенос работ по строительству гидротехнических сооружений Свирской электростанции № 3 с 1932 г. на 1933 г. и позже оставляет глубину на реке Свирь 6 футов, такая глубина не позволит проводить каналом ни одного боевого корабля и сведет на нет всю проделанную работу на участке Онежское озеро — Белое море. В соответствии с этим в 1932 г., считал Муклевич, необходимо было построить хотя бы временные гидротехнические сооружения Свирской ГЭС для поднятия воды до 12 футов, что позволило бы перебрасывать морские силы РККА с Балтики на Север.

К началу 1933 г. большинство сооружений ББВП было закончено, а 23 апреля 1933 г. по водораздельному 165-му участку канала была пущена вода. 28 мая 1933 г. по каналу, на котором еще продолжались доделочные работы, двинулся первый караван судов во главе с пароходом «Чекист», а 18 мая из Ленинграда вышли эскадренные миноносцы «Урицкий» и «Валериан Куйбышев», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган», подводные лодки Д-1, Д-2, Д-3. 21 июля эскадра приняла на борт руководителей Советского государства уже в Сорокской губе на Белом море.

2 августа 1933 г. В. М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 1635 «Об открытии Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина» (документ № 11).

4 августа 1933 г. постановлением ЦИК СССР орденами были награждены «наиболее отличившиеся работники, инженеры и руководители Беломорстроя»:

орденом Ленина были награждены зам. пред. ОГПУ Г. Г. Ягода, начальник Беломорстроя Л. И. Коган, начальник ГУЛАГа ОГПУ М. Д. Берман, начальник Белбалтлага и зам. нач. ГУЛАГа С. Г. Фирин, зам. нач. Беломорстроя и зам. нач. ГУЛАГа ОГПУ Я. Д. Рапопорт, зам. главного инженера Беломорстроя С. Я. Жук, пом. нач. Беломорстроя и начальник работ Н. А. Френкель и зам. главного инженера строительства К. А. Вержбицкий;

орденом Красной Звезды — начальник Северного участка строительства Д. В. Успенский, начальник Южного участка строительства Г. Д. Афанасьев, начальник Тунгудского участка Беломорстроя П. Т. Борисов, помощник главного инженера строительства Н. В. Могилко, производитель работ 11-го шлюза А. И. Кочегаров, помощник начальника Беломорстроя М. Ф. Госкин, начальник финотдела Беломорстроя и начальник ФИНО ОГПУ Л. И. Берензон и начальник технического снабжения строительства М. С. Курин;

орденом Трудового Красного Знамени — главный инженер Беломорстроя Н. У. Хрусталеv, начальник проектного отдела строительства В. Д. Журин, старший инженер по земляным работам П. Н. Верховский, начальник работ по переносу Мурманской железной дороги А. В. Дели, начальник производственно-технической части 4-го участка А. Н. Полегаев, инженер В. Н. Маслов, инженер Н. Е. Кобы-

лина, инженер О.В. Вяземский, инженер К.М. Зубрик, начальник водораздельного участка Г.П. Большаков, заместитель начальника финотдела Беломорстроя А.Р. Дорфман, лаборант по бетону Н.М. Ковалев, десятник по скальным работам П.Ф. Биссе, десятник по скальным работам А.П. Павлова и организатор и руководитель трудколлектива скальщиков Б.В. Гинзбург.

Этим же постановлением ЦИК СССР было поручено ОГПУ издать монографию строительства Беломорско-Балтийского канала.

4 августа 1933 г. было подписано еще одно постановление ЦИК СССР «О предоставлении льгот участникам строительства Беломорско-Балтийского канала имени т. Сталина», по которому были освобождены от дальнейшего отбывания сроков заключения 12 484 человека, были сокращены сроки для 59 516 человек (документ № 12).

17 августа 1933 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 1774-384с «О Беломорско-Балтийском комбинате», который образовывался для освоения Беломорско-Балтийского канала и прилегающих к нему районов, в частности, для колонизации этого края путем заселения его трудпоселенцами на комбинат возлагались следующие задачи:

«а) колонизация края, прилегающего к Беломорско-Балтийскому каналу, в частности, путем заселения его трудпоселенцами, на основе существующего положения о трудпоселенцах;

б) управление всеми существующими сооружениями канала, постройка новых сооружений, связанных с каналом (порта Повенец, Сорока и по трассе канала) и судостроение в целях создания флота для Беломорско-Балтийского канала;

в) эксплуатация канала и грузового и пассажирского флота на канале;

г) разведка и эксплуатация имеющих промышленное значение минерально-рудных ископаемых, добыча и разработка камня и других строительных материалов;

д) сооружение гидротехнического узла Свирьстрой № 2;

е) сооружение гидростанции на реке Туломе;

ж) разработка проблем сооружения второй линии шлюзов на Беломорско-Балтийском канале и углубления и расширения его, а также постройка канала Кандалакша — Мурманск;

з) постройка гидростанций на плотинах Беломорско-Балтийского канала;

и) постройка железной дороги, шоссейных и грунтовых дорог, необходимых для освоения районов Беломорско-Балтийского канала;

к) разработка лесных богатств и рыбных промыслов, организация земледелия и промысловой охоты;

л) постройка и организация лесопильных и лесохимических предприятий бумажной фабрики и т.п.; <...>» (документ № 13).

Постановлением СНК СССР № 1773-383с от 17 августа 1933 г. начальником Белбалткомбината был назначен Я.Д. Рапопорт, заместителем начальника и главным инженером Белбалткомбината — К.А. Вержбицкий, заместителем начальника комбината и начальником Белбалтлага ОГПУ — Д.В. Успенский. Наблюдение за работой и разрешение текущих вопросов, связанных с Белбалткомбинатом, была возложена на заместителя председателя СНК СССР В.В. Куйбышева (документ № 14).

Приказом ОГПУ СССР № 140 от 23 августа 1933 г. начальником Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ был назначен зам. нач. ГУЛАГа Я.Д. Рапопорт (по совместительству) и освобожден от должности зам. нач. строительства канала «Москва — Волга» и начальника Дмитлага ОГПУ (документ № 15).

Постановлением СНК СССР № 321 от 23 марта 1939 г. Беломорско-Балтийский канал имени Сталина из ведения ГУЛАГа НКВД СССР был передан в ведение Наркомвода СССР (документ № 16), а Беломорско-Балтийский комбинат ОГПУ-НКВД СССР с началом Великой Отечественной войны был законсервирован.

## ДОКУМЕНТЫ

### № 5

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СТО СССР № 4 О ПОСТРОЙКЕ БАЛТИЙСКО-БЕЛОМОРСКОГО КАНАЛА

3 июня 1930 г.

*Секретно*

Совет Труда и Оборона постановляет:

1. Признать целесообразным постройку Балтийского-Беломорского канала.

2. Обязать НКПС:

а) приступить теперь же к техническим изысканиям, определению сумм затрат и составлению плана работ постройки всего канала и к 1. IX-1930 г. через Госплан дать доклад в СТО;

б) работы вести с расчетом прорытия канала глубиной, допускающей прохождение судов с осадкой в 18 футов;

в) сооружение южной части канала, т.е. от Ленинграда до Онежского озера, начать с 1. X-1930 г. и окончить в течение двух лет;

г) необходимые средства для работ, могущих быть выполненными в 1930—31 году, включить в контрольные цифры 1930—31 г., причем исходить из того, что общие затраты на постройку южной части канала не должны превышать 60 млн. руб.;

д) геологические и технические изыскания по прорытию северной части канала, т.е. от Онежского озера до Белого моря, произвести с участием военного ведомства и ОГПУ;

е) при определении стоимости работ по сооружению северной части канала учесть возможность привлечения уголовного труда к этим работам.

*Зам. Председателя Совета Труда и Оборона В. ШМИДТ  
Управделами СНК СССР и СТО Н. ГОРБУНОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5674. Оп. 3. Д. 17. Л. 140. Подлинник.

### № 6

#### ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО БЮРО БЕЛОМОРСТРОЯ О ПЕРСПЕКТИВНОМ ГРУЗООБОРОТЕ НА 1932/33 г. БВВП и О СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

28 августа 1930 г.

1. Организация Балтийско-Беломорского пути, как судоходной транспортной магистрали, повлечет неизбежно коренную реконструкцию лесной и лесохимиче-

ской промышленности Сев. Западной области и Карельской АССР в особенности, послужит толчком к развитию горной и рыбо-консервной промышленности Карело-Мурманского Края и Беломорского поморья, создаст непрерывную транзитную связь Балтийского моря с Каспийским и Белым, а Волжского бассейна с Северным и Северо-Западным, упростит и удешевит массовые перевозки лесов и хлебоэкспорта.

2. Транспортные звенья Балтийско-Беломорского пути составят:

1) по связи Балтийского моря с Белым (между портами Ленинград — Сорока):  
 р. Нева 60 км. — Ладожское оз. 172 км. — шлюзованная р. Свирь 224 км. — Онежское оз. 228,5 км. — шлюзованная р. Повенчанка (14 км. и 2,4 км. озерный канал), система озер и канал через Массельский кряж 35 км. (водораздельный бьеф<sup>1</sup> 35 км., в который входят озера: Воло, Узкие, Водло, канал 7,2 км.), через Массельский водораздел и Маткозеро (оз. Выг 92 км.), после шлюзованная р. Выга и поглощения р. Телекинской и оз. Телекинского (и шлюзованная р. Сег, Выг 94,5 км.), включая 6,5 км. морского канала в Сорокский порт и к шлюзу в устье р. Выг, а всего = 906 км.

2) по связи Балтийского моря с Каспийским (между портами Ленинград — Рыбинск) при посредстве Мариинской системы:

р. Нева 60 км. — Приладожские каналы 167 км. — шлюзованная р. Свирь 224 км. — густошлюзованная система: Онежский канал (67 км.), р. Вытегра (56 км.), Ново-Мариинский канал (8 км.), р. Ковжа (71 км.) и Белоозерский канала (67 км.) = 271 км. — р. Шексна 416 км. до устья у р. Волги, всего = 1138 км.

3. Осуществление непрерывной водной связи Балтийского моря с Белым (протяж. 906 км.) даст значительное сокращение расстояний от портов Белого моря и Лондона по этому пути против кружного мимо берегов Норвегии, что видно из следующего сопоставления:

	Кружным путем	Беломорско-Балтийским	Короче на
От Архангельска	3793 км.	3433 км.	360 км.
От Онеги	4033	3303	370
От Сорок	3953	3133	820
От Кемь			
От Кандалакши	4003	3453	550

4. Схема грузовых течений по транспортной связи Балтийского моря с Белым предполагается следующая:

В транспортном отношении весь водопуть расчленяется на три участка:

- 1) Беломорско-Онежский (Сорока — Повенец)
- 2) Онежское озеро и
- 3) Балтийско-Онежский участок (Ленинград — Вознесенье).

Грузовое направление: с Севера (Сороки) на Юг (Ленинград).

Главный основной массовый груз:

<sup>1</sup> Участок канала между шлюзами или плотинами. Уровень воды в нем одинаков по отношению к уровню моря.

Первый участок: из района КАССР лесные грузы (пиломатериалы на экспорт и внутрь СССР, бревна, дрова). Второстепенные: рыба, рыбные консервы, медь (район Сорок и Онды). Транзитными для участка грузами явятся: из Мурманского округа — апатиты (руда и концентраты), транспортируемые водой из Кандалакшского порта, и на экспорт в своем тоннаже пилопродукция лесопромышленности Кемь, Онеги и Архангельска (до 50%), руда с Терского побережья Кольского полуострова.

Из Чупинского горного района экспортные грузы горной промышленности: тальк, слюда, шпат, кварц.

Не исключена возможность водной транспортировки Печорского каменного угля для Ленинградской промышленности.

Водопуть обуславливает географическое перемещение Сорокской производственной базы лесопромышленности Карельской АССР на сырьевые базы в районе водопути, что, в свою очередь, обуславливается прекращением с 1932 г. сплава древесины по р. Выгу, древесины, идущей обычно к Сорокским заводам из бассейнов Сег и Выг озер в течение двух сплавных сезонов.

Лесная промышленность в районе влияния Северного участка водопути сосредоточивается взамен Сорок в устьях р.р. Тунгуды и Онды, левых сплавных притоков р. Выг (4—6 рамные лесозаводы), далее наиболее мощные производства (24 рамы) в районе Выг и Сег озер (примерно в Май-Губе), Великой Губе, устья Южного Выга (и, наконец, в районе Телекинского сооружения и р. Повенчанки (по 4—6 рам).

В Сороках, как базе рыбной промышленности, организуется рыбо-консервное производство и при наличии рельсового подъездного пути Юшко-Озеро — Сорока 150 км. транспортируется в порт лесоэкспортная и лесохимическая продукция Юшко-Озерской лесной промышленности — все в южном направлении.

Молевой сплав и в кошелях, притом в один сезон уже, а не двухгодичный, сохраняется в районе Сегозера и на р. Сегеже с приплавом древесины для переработки в Великую Губу, соединенную уже в данное время рельсовой связью с Мурманской жел. дор., на которую и будут поступать: пиловочник, бревна, дрова района Сегозерской лесной промышленности — наиболее мощной в данное время сырьевой базы Кареллеса. Продолжается лесосплав на р. Кемь с проведением ряда мероприятий по улучшению условий сплава.

Второй участок — Онежское озеро — транзитный по преимуществу, свой груз: продукция производства лесной и лесохимической промышленности (целлюлоза), бумага, древесная масса, горной нерудной (брусчатка, декоративные и облицовочные камни), цемент и чугун озерно-болотных руд для Ленинградской металлопромышленности (арматурной). Выплавка чугуна в Петрозаводске с осуществлением рельсового подъездного пути Петрозаводск — Тулумозеро. Организация цементной промышленности в районе Кондопоги за счет сырья с Оленьих Островов Онежского озера.

Третий участок — грузосборный, именно грузы первого участка, Онежского озера и Маринской системы с Прикамья и Волги, проходящие Вознесенье (у истока р. Свири), главным образом, экспортный хлеб и грузы своего участка, преимущественно лесные: сырье для деревообрабатывающей и лесохимической промышленности Ленинградской области, учитывая современную ее реконструкцию и производственную территориальную группировку.

Переустройство всей Мариинской системы (от Шлиссельбурга до Рыбинска) должно быть выполнено к первому году эксплуатации Балтийско-Беломорского водного пути.

5. Размер ориентировочного грузооборота Беломорско-Балтийского водопути, согласно приведенного схематического наброска, в грузовом направлении:

Участки	Местные в тыс./тн.	Транзитн. в тыс./тн.	Всего в тыс./тн.
1) Беломорско-Онежский, в том числе:	4604	858 <sup>*/</sup>	5462
лесные	3244	—	—
апатиты	—	1200	—
2) Онежское озеро	225	Грузы 1 уч.	225
3) Балтийско-Онежский (по Мариинской системе) Свирь — Нева	5958	1200	7158 <sup>**/</sup>
ВСЕГО в тыс./тн.	10787	2058	12845

Примечание: <sup>\*/</sup> — условно принято 50% товарной лесопродукции Архангельска и Онеги — экспортного груза через Сороку — Повенеч.

<sup>\*\*/</sup> — цифры взяты из работы 1929 г. Управления по переустройству Мариинской системы (вып. XVIII), выполненной без учета Беломорско-Онежского участка и до переустройства системы, с увеличением этих цифр по хлебу вдвое и на 40% лесных грузов. Цифры той же работы на 1942/43 г. после переустройства системы в 13,4 мил. тн. принимаются условно до перерасчета, как вероятный минимум грузового течения по системе на 5-й год эксплуатации (1937—38 г.) Балтийско-Беломорского водного пути, без учета Беломорско-Онежского участка, с последним же, определяя его не ниже 6,5 млн. тн. (прирост в 1,1 мил. тн.), все грузовое направление 5-го года эксплуатации составит кругло около 20 мил. тонн.

6. Обратными грузами для Беломорско-Онежского участка водопути будут грузы хлебные, продовольственные, промтовары, фабрично-заводское оборудование, сельскохозяйственный и рыбно-промысловый инвентарь.

На Мариинскую систему по густошлюзованной части, т.е. в обратном для системы направлении, — 500 тыс. тн. апатитов руды в Вологду (на участке Вытегра — Белозерский канал и далее на Кубенку) или Рыбинск.

Объем обратных грузов едва ли превысит 20—25% грузового направления и исчисляется для Северного участка применительно к перспективным данным динамических процессов развития народного хозяйства, роста населения, темпов колонизации и агрокультурного освоения района, современное положение которого в этом смысле характеризует таблица населения и сельского хозяйства (полеводства и животноводства) в весьма скромных величинах и без каких-либо перспектив внешнего вывоза товарной продукции на первые годы эксплуатации проектируемого водопути.

7. Экономическое обоснование расчета перспективного грузооборота водопути на один год эксплуатации (1932—33 г.) имеет в основе следующие исходные предпосылки:

а) организации лесной промышленности на базе интенсивной системы лесохозяйства и нормальной лесозаготовки, дающих полное промышленное использование древесины;

б) разработки озерных и болотных руд и плавки чугуна также в производственном комбинате с деревообрабатывающей и лесохимической промышленностью на дровах или углежжении;

в) сельскохозяйственного освоения земель в индустриальных районах и колонизации их на основе комбинированного использования рабсилы и промышленности (лесной, горной, рыбной) и земледельческой (сенные и овощные совхозы, рыбацкие артели);

г) своевременного завоза хлебофуражных (зерновых) и продовольственных грузов, с целью совершенного вытеснения зернового клина из полеводства Карело-Мурманского края;

д) максимального использования водного транспорта для массовых перевозок: апатитов (сырца и концентратов), леса, руды, нерудных ископаемых, минеральных строительных материалов — и организации в соответствии с этим производственных процессов промышленности с таким расчетом, чтобы отгрузка продукции (сырья, полуфабрикатов) шла преимущественно в навигационный период;

е) минимальных пробегов по рельсам по существу водных грузов (apatитов, леса, хлеба, руд, камня), в частности пробег апатитов ограничивается: на экспорт через Мурманский порт (210 км.) и во внутрь СССР не далее Кандалакши (116 км.);

ж) организации перевозок леса, хлеба и апатитов флотом СССР до 75% грузооборота, соответствия глубин водопути полной грузовой осадке судов и возможности погрузки на свои суда и у причальных линий в районе водопути и по пути грузового рейса, а не в конечных или промежуточных портах, для иностранного тоннажа;

з) строительства подъездных путей (рельсовых и безрельсовых) в зоне влияния водопути;

и) переустройства Марининской системы вместе с Волгой к 1932/33 г. и соответственной организации Рыбинского и Вытегорского портов.

*Нач. Экономич. бюро Беломорстроя НИКИТИН  
Ст. экономист СОСНОВСКИЙ*

Ориентировочная себестоимость перевозок лесных грузов в мощных лесовозах СССР по Б/Б водопути.

Протяжение — 900 км.

Строительная стоимость — 500 млн. рублей

Грузоподъемность лесовоза:

1050 лесных стандартов в рейс

Вес стандарта — 7,8 тонны — 8190 тонн

Скорость движения для озер и каналов — 6,48 км. в час

Длительность рейса от Сорок до Ленинграда — 84 часа = 3,5 сут. (вокруг к/п 15 сут.)



Расходы.

1) Расход на топливо:

а) на ходу: средний расход топлива в сутки для среднего типа морского лесовоза — 17,1 тонны, стоимость тонны топлива — 25 руб.

$$\frac{17,1 \times 25 \times 84}{24} = 1496 \text{ руб.}$$

б) на стоянке: средний расход топлива — 3 тонны в сутки. Количество часов простоя принято — 40 минут простоя у шлюзов — всего 15 шлюзов = 10 часов; 12 часов стоянки на пристанях = всего 22 часа

$$\frac{3 \times 25 \times 22}{24} = 68 \text{ руб.}$$

Всего расхода на топливо: = 1564 руб.

2) Расход на смазочный материал: за навигацию 1929 г. («Труды Судопроекта» — средний расход на смазочный материал равнялся примерно 7% расхода на топливо)

$$1564 \times 0,07 = 109 \text{ руб.}$$

3) Суточное содержание экипажа: = 185 руб., продолжительность рейса 4,5 суток — следовательно, содержание экипажа за рейс составит:

$$185 \times 4,5 = 833 \text{ руб.}$$

4) Береговые расходы (10% от всех предыдущих) = 250 руб.

5) Текущий ремонт (40% от инвентарной стоимости). Инвентарная стоимость взята применительно к среднему морскому лесовозу = 550.000 рублей. Продолжительность рейса 4,5 суток. 330 — количество дней в году за вычетом 35 дней чистки машин и ремонта

$$\frac{550.000 \times 0,04 \times 4,5}{330} = 300 \text{ рублей}$$

6) Амортизация и страховка: этот вид расхода принят в размере 0,3% от строительной стоимости, считая, что полная амортизация сооружений должна произойти в течение 50 лет

$$\frac{550.000.000 \times 0,003 \times 4,5}{330} = 20.454 \text{ руб.}$$

Полная себестоимость рейса = 23.510 руб.

Себестоимость 1 тонно-километра = 0,305 к.

7) Проценты на затраченный капитал (6% годовых)

$$\frac{550.000 \times 0,06 \times 4,5}{330} = 409.100 \text{ руб.}$$

8) Себестоимость с учетом процентов на капитал = 5,9 коп.

9) Средняя себестоимость условного тонно-километра по рейсу «Сорока — Лондон» = 0,264 к. через Б/Б водн. путь (без учета %% на капитал по сооружению Б/Б водопути)

10) Средняя себестоимость условного тонно-километра по рейсу «Архангельск — Лондон» — 0,190 коп. морским путем.

№ 7

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СТО СССР № 74 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ  
ОБ ОСОБОМ КОМИТЕТЕ ПО СООРУЖЕНИЮ  
БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»**

*30 августа 1930 г.**Секретно*

Совет Труда и Оборона постановляет:

Утвердить предлагаемое при этом положение об Особом Комитете по сооружению Беломорско-Балтийского водного пути.

*Председатель Совета Труда и Оборона РЫКОВ  
Зам. Управделами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
и Совета Труда и Оборона Н. МАТВЕЕВ*

**Положение об Особом Комитете по сооружению  
Беломорско-Балтийского водного пути**

1. Особым Комитетом Балтийско-Беломорского водного пути учреждается при Совете Труда и Оборона и действует до окончания работ по сооружению этого пути.

2. Особый Комитет создается для наблюдения за ходом работ по сооружению Балтийско-Беломорского водного пути и для содействия наискорейшему выполнению этих работ.

3. В обязанности Комитета входит:

а) рассмотрение и утверждение производственных планов и контроль за их выполнением;

б) контроль и содействие своевременному финансированию и снабжению работ необходимыми материалами, оборудованием, продфуражом, рабсиллой и т.п.;

в) устранение всяких препятствий, мешающих успешному выполнению устроительных работ и принятию необходимых мер для успешного их выполнения;

г) обследование работ на месте их производства.

4. Особому Комитету предоставляется право:

а) непосредственно входить в Высшие Правительственные Органы и народные комиссарнаты по вопросам, касающимся постройки;

б) разрешать разногласия, возникающие в процессе проектирования и сооружения между НКПСом и другими заинтересованными ведомствами.

5. Особый Комитет состоит из 7 членов, персонально назначаемых СТО, в составе: Председателя, 2-х заместителей и 4-х членов.

6. Назначенные в состав Особого Комитета члены его входят в состав Комитета без права замещения другими лицами.

7. Особый Комитет отчетывается перед СТО в установленные последним сроки.

8. Особый Комитет для своего обслуживания специального аппарата не создает, а пользуется аппаратом НКПС, и все расходы, связанные с работой Особого Комитета, оплачиваются из средств НКПС.

*Председатель СТО А.Н. РЫКОВ  
Управделами СНК СССР и СТО Н. МАТВЕЕВ*

№ 8

ДОКЛАД БЕЛОМОРСТРОЯ В СНК И СТО СССР О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ  
ЗА ИЮНЬ — СЕНТЯБРЬ 1930 г.*Сентябрь 1930 г.**Секретно*

Председателю СНК Союза и СТО

Для осуществления проблемы Беломорско-Балтийского водного пути организован Особый Комитет по его сооружению под председательством т. Рудзутака в составе двух заместителей председателя т.т. Ягода и Благодрава и двух членов т.т. Кадацкого и Бергамина, кроме того, дополнительно введен членом Комитета т. Гюллинг.

Для непосредственной работы организовано Управление Беломорстроя, начальником коего назначен т. Благодрав (по совместительству) и главным инженером профессор Аксамитный.

Работа Управления Беломорстроя.

Управление приступило к работам 3-го июня и за истекшее время проделало нижеследующие работы:

- а) подобран старый материал, касающийся этого пути;
  - б) закончена первая стадия технических изысканий и геологических обследований, необходимых для выбора варианта пути и составления схемы всего пути.
- На основании результатов этих изысканий Строительство остановилось на восточном варианте Северного участка с двумя бьефами;
- в) установлены основные технические задания, согласованные с ВВ;
  - г) намечен план и сроки проектирования, а также план работ и сроки сооружения всего пути;
  - д) произведен ориентировочный подсчет количества главнейших работ и стоимости их;
  - е) намечен порядок производства работ;
  - ж) произведен подбор материалов для составления Экономической Записки;
  - з) приступлено к подготовительным работам по расчистке местности, устройству подъездных путей, помещений для жилья рабочих и других подсобных сооружений;
  - и) сданы заявки на основные материалы;
  - к) производится изыскание на местные материалы (камень, щебень, песок);
  - л) прорабатывается вопрос и производится изыскание части очистки территории затопления от леса с использованием его как на нужды Строительства, так и для других хозяйственных целей местного и общегосударственного значения;
  - м) производятся дальнейшие технические и геологические изыскания, потребные для детальной проектировки отдельных сооружений и
  - н) сделана заявка на кредит по контрольным цифрам 1930/31 года.

Техническая характеристика.

Основные технические характеристики этого водного пути следующие:

Длина пути — около 950 км.

Габарит — глубина должна обеспечить плавание судов с осадкой 18 фут. с рангоутом до 45 мтр. по Северному району; для Южного района в первую очередь обеспечивается та же глубина, но на участке от Финского залива до Ладожского озера основные сооружения должны быть построены с таким расчетом, чтобы впоследствии можно было бы произвести углубление до 28 фут.

Размеры шлюзовых камер устанавливаются длиной 200 мт., шириной не менее 21,4 м., с глубиной на пороге 7,2 мт. Ширина каналов и прорезей в руслах рек и озер устанавливается в первую очередь 40 м.

**Объем главнейших работ.**

Ориентировочные данные подсчета количества главнейших работ, составленные по укрупненным измерителям, дают следующие цифры:

	Южный участок	Северн. участок
Земляные работы	21 млн. куб. м.	17 млн. куб. м.
Дноуглубительн. работы	11 -«-	8,5 -«-
Бетонные работы	1 -«-	1,8 -«-
Металлическ. конструкции	14 тыс. тн.	17 тыс. тн.

**Потребность главнейших материалов.**

Ориентировочные данные о потребных главнейших материалах дают следующие цифры:

	Южный участок	Северн. участок
Металлические конструкц.	14 тыс. тн.	17 тыс. тн.
Арматура	27 -«-	27 -«-
Гвозди	1,7 -«-	1,3 -«-
Рельсы	6 -«-	3 -«-
Цемент	320 -«-	500 -«-
Круглый лес	500 тыс. куб. м.	620 тыс. куб. м.
Пиленый -«-	240 -«-	430 -«-

Примечание: Количество как объемов работ, так и потребных материалов взяты округло, причем сооружение строящейся гидроустановки Свирь № 3 из подсчета исключено.

**Стоимость.**

Ориентировочная стоимость сооружения Б.-Б. в.п., подсчитанная по расценкам Свирьстроя на основании зачаточных проектных данных и старых изыскательных материалов, определяется следующими цифрами:

	Нева	Свирь № 2 и работы на фарватере	Северный участок
В тысячах рублей			
Гидротехнич. сооруж	112.000	50.000	300.000
Дноуглубительные работы на транзите	9.000	25.000	21.000
Мосты	20.000	5.000	—
Стоимость работ	141.000	180.000	321.000
Оборотные средства	30.000	30.000	70.000

Примечание: 1. В стоимость гидротехнических сооружений на р.р. Нева и Свирь включена сумма, относящаяся на расходы по энергетической части сооружения, а именно: по р. Нева — 52 млн. руб.  
по р. Свирь — 55 млн. руб.

2. Оборотные средства составляют восстанавливающую стоимость оборудования механизации и работ временных сооружений и стоимость леса, разрабатываемого на территории затопления.

Общая стоимость всего пути составляет, таким образом, в транспортной его части — 535 млн. рублей.

$(141 + 180 + 321) + (30 + 30 + 70) - (107 + 130) = 535$  в миллионах рублей.

В общую сумму стоимости включается потребность расходов на импортное оборудование, главным образом, для дноуглубительных и земляных работ. Ориентировочно сумма импорта исчисляется в 40—45 млн. руб., из которых на первый год нужно до 25 млн. руб.

Указанная сумма должна быть уточнена по составлении окончательного проекта к 1 апреля 1931 года, кроме того, в расчет должен быть принят определенный процент снижения стоимости Строительства и удешевление работ в связи с применением на Северном участке труда заключенных, что при этих расчетах не было принято во внимание.

#### Экономическая характеристика.

В экономическом отношении водный путь, осуществляя связь Балтийского моря с Белым, дает значительное сокращение расстояния от портов Белого моря в Англию, Германию и др. европейские страны, против существующего круглого направления вокруг берегов Кольского полуострова и Норвегии (напр., от Сороки до Лондона по Балтийско-Беломорскому пути сокращается расстояние на 820 клм.).

Таким образом, перепробег по экспорту леса при наличии Беломорско-Балтийского водного пути, рассчитанного по размеру экспорта за 1928 год, сокращается на 450 млн. тон./ккм.

По предварительным подсчетам грузооборот водного пути на 1-й год эксплуатации определяется в 13 млн. тн. В транспортном отношении весь водный путь разделяется на 2 участка:

1) Беломорско-Онежский и 2) Онежско-Балтийский.

Грузооборот первого участка будет менее интенсивным, основным грузом будет лесозэкспорт, поступающий с берегов Белого моря в размере 4,5 тн., затем апатиты для внутреннего потребления с перевалкой с ж.д. на воду в Кандалакше в размере 1 млн. тн.

На Онежско-Балтийский участок будут поступать грузы с Севера в размере 5,5 млн. тн. и грузы с Волго-Мариинской системы, следующие в Ленинград и на экспорт, в размере 7 млн. тн., из которых 5 млн. тн. на экспорт и 2 млн. тн. для Ленинграда. Обратными грузами для Беломорско-Онежского участка будут грузы: хлебные, промтовары, фабрично-заводское оборудование и разн. с/х и рыбацкий инвентарь. Объем обратных грузов не превысит 25% грузового направления.

Сооружение Беломорско-Балтийского водного пути дает возможность сократить загрузку Ленинградского Торгового порта и ведущих к нему жел.-дор. магистралей путем организации погрузки экспортных грузов на причальных линиях канала и перегрузки экспортных грузов Волго-Мариинской системы во внутреннем порту на Онежском озере.

По предварительным ориентировочным подсчетам себестоимость перевозок лесных грузов в судах Совторгфлота грузоподъемностью 5 тыс. тн. определяется, напр., от Сороки до Лондона 0,26 коп. с условного т/ккм. без учета процента на капитал. Все эти подсчеты самого ориентировочного порядка, которые должны уточняться в процессе экономических изысканий. Окончательная Экономическая Записка будет закончена одновременно с окончанием технического проекта.

Сроки проектирования и изготовления пути.

Срок окончания технического проекта, Экономической Записки, полной сметы и плана финансирования установлены Управлением 1 апреля 1931 года.

По намеченному Строительством плану сооружения всего пути срок готовности его установлен — 3-летний со дня утверждения проекта.

Порядок производства работ.

Порядок производства работ намечен следующий:

- а) на Северном участке работы производятся УСЛОНОм ОГПУ под техническим руководством и надзором Управления Беломорстроя;
- б) для сооружения пути в районе р. Невы создается специальная Строительная организация «Невастрой», находящаяся в ведении Беломорстроя;
- в) работы на р. Свири производятся существующим при энергцентре ВСНХ Управлением «Свирьстрой»;
- г) дноуглубительные работы производятся ЭПРОНОм ОГПУ под техническим руководством и надзором Беломорстроя;
- д) работы по переустройству мостов на р. Неве и на р. Свири производятся Мостотрестом Стройобъединения НКПС под техническим руководством и надзором Управления Беломорстроя;
- е) на всех сооружениях в первую очередь строятся их транспортные части с постройкой, однако, одновременно подводных частей тех гидроустановок, которые будут утверждены, за исключением уже строящейся Свири № 3 и Невастроя, где транспортные и энергетические части строятся одновременно.

Подготовительные работы.

Намеченный трехлетний срок сооружения всего пути вызывает необходимость немедленного приступа к подготовительным работам с тем, чтобы со строительного сезона 1931 года можно было бы полностью развернуть работы. С этой целью Управление Строительства уже сейчас приступило к подготовительным работам, которые выражаются в расчистке местности, где будут строиться сооружения, прокладке дорог и подъездных путей, в подготовке материалов для постройки жилья для рабочих и др. подсобных помещений в пределах Северного района. Подготовляется разворачивание подобных работ и на р. Неве.

Кроме того, так как при сооружении канала в Северном районе подлежит затоплению площадь в 1100 (приблизительно) кв. клм., покрытая лесом, необходимо уже с текущего сезона организовать и приступить к рубке леса и разделке его как для потребностей постройки пути, так и для хозяйственного его использования.

В настоящее время на производящихся работах занято:

Инженеров — до 130

Средн. технич. персон. — до 150

Низший технич. персон. — до 100

Практикантов — до 30

Админ.-счет. — до 70

Снабженческ. — до 30

Подсобных — до 25

Рабочих на изыскании — до 700

Рабочих на подготов. раб.

В настоящее время Управлением производятся изыскания на местные материалы (камень, щебень, песок, глина и т.п.) и дальнейшие технические и геологические изыскания, потребные для детального проектирования.

Контрольные цифры.

По контрольным цифрам 1930/31 г., исходя из указанного срока, заявлен кредит на сумму 100.000.000 рублей, в том числе требуется по импорту не меньше 20 млн. руб.

Сделаны заявки на главнейшие материалы: станки, оборудование, инструмент и т.д.

Заключение.

Для закрепления установок, принятых Управлением Строительства в целях наискорейшего осуществления сооружения Беломорско-Балтийского водного пути, необходимо одобрить и утвердить прилагаемый при сем проект постановления.

**ПРОЕКТ ПОСТАНОВЛЕНИЯ.**

1. Одобрить представленные Беломорстроем основные технические задания, которые должны быть положены в основу Строительства Беломорско-Балтийского водного пути, а именно:

а) весь путь рассчитывается на плавание судов с осадкой 18 фут. (5,5 м.) с рангоутом высотой до 45 м.;

б) шлюзы устраиваются длиной 200 м., шириной не менее 21,4 м. с глубиной на пороге 7,2 м., в расчете на дальнейшее углубление всего пути для прохода судов на осадке 6,6 м.;

в) ширина каналов и прорезей в руслах рек и озер назначается в первую очередь не менее 40 м. с уширением в дальнейшем до 60—30 м.;

г) морской шлюз на Неве должен быть рассчитан на пропуск в будущем судов с осадкой 28 фут. (8,54 м.).

2. Предложить Беломорстрою к 1/IV-31 г. закончить составление полного технического проекта всего пути с календарным планом финансирования производства работ и внести на утверждение СТО к 15/IV-31 г. с тем, чтобы проект был окончательно утвержден СТО к 1 мая 1931 года.

3. Установить срок сооружения всего Беломорско-Балтийского водного пути в ТРИ года с момента утверждения проекта, т.е. с 1 мая 1931 года.

4. Установить, что все работы по постройке, включая и сооружение утвержденных энергетических установок, выполняются специально организованным при НКПС Управлением «Беломорстрою», за исключением гидротехнических сооружений по р. Свири — как энергетических, так и транспортных, строящихся Управлением Свирыстроя, организованным при Энергоцентре ВСНХ, причем дноуглубительные работы как на Свири, так и на Неве выполняются Беломорстроем.

5. Предложить ВСНХ:

а) обеспечить окончание всех работ по строящейся установке на р. Свири (гидроустановка № 3) с таким расчетом, чтобы транспортные сооружения удовлетворяли общим заданиям, принятым для Беломорско-Балтийского водного пути и сроки своей полной готовности не выходили за пределы сроков, установленных для Беломорстрою;

б) обеспечить ускорение производящихся исследований и проектировки второй гидроустановки на р. Свири с приступом к подготовительным работам с таким расчетом, чтобы постройка ее в части гидротехнических сооружений необходимых для транспорта, согласованных с Беломорстроем, была бы закончена к 1/V-1934 г.;

в) ускорить проектировку энергетического использования р. Выга, входящей в состав Беломорско-Балтийского водного пути, и войти в СТО с планом очередности сооружения на нем гидроустановок.

6. Установить, что на всех сооружениях должны в первую очередь строиться транспортные их части с постройкой, однако, подводных частей, утвержденных энергетических установок, за исключением Свири № 3 и Невастроя, где транспортные и энергетические части строятся одновременно.

7. Установить ориентировочно по контрольным цифрам на 1930/31 год на производство работ и заготовку материалов и оборудование кредит в сумме 100.000.000 руб., включая потребный для приобретения импортного оборудования для механизации производства работ, импортный контингент в сумме ..... млн. руб. с тем, чтобы окончательный размер ассигнования был установлен по утверждении проекта и плана финансирования. На первое полугодие открыть кредит в сумме 40.000.000 руб., включая в эту сумму весь импортный контингент.

8. Учитывая срок, устанавливаемый для сооружения Беломорско-Балтийского водного пути, и необходимость в связи с этим полностью развернуть строительные работы с начала сезона 1930/31 г., разрешить Беломорстрою в текущем строительном сезоне приступить к подготовительным работам по сооружению пути.



9. Предложить Особому Комитету установить порядок согласования с заинтересованными ведомствами проектов транспортных и энергетических сооружений.

10. Предложить ЦИКу Карелии и Ленинградскому облисполкому произвести отвод земель, необходимых для устройства Беломорско-Балтийского водного пути, с передачей лесного фонда на отчуждаемой территории Беломорстрою для удовлетворения нужд Строительства и хозяйственного использования этого фонда.

11. Имея в виду установленный срок выполнения работ по сооружению Б.-Б. в.п., предложить:

а) НКПСу и ВСНХ принять все необходимые меры к снабжению Беломорстрою техническими кадрами, в особенности гидротехниками, материалами и оборудованием;

б) ВСНХ немедленно снабдить Беломорстрой не менее как десятью комплектами для производства бурения;

в) НКПС, ВСНХ и ВВ передать Беломорстрою из числа могущих быть освобожденными от текущих работ необходимое количество землечерпательных караванов для производства еще в нынешнем сезоне опытных дноуглубительных работ, а также передать земкараваны, которые находятся в консервации, в недоступном виде или ни при ком.

г) Наркомторгу обеспечить срочное проведение импорта оборудования, необходимого для работ.

12. Возложить на Беломорстрой инспектирование всех работ, производящихся другими ведомствами в районе трассы канала и касающихся осуществления Беломорско-Балтийского водного пути.

ГА РФ. Ф. Р-9414. Оп. 1. Д. 1805. Л. 21—27 об. Машинописная копия.

№ 9

**РАПОРТ ПОМОЩНИКА НАЧАЛЬНИКА УЛАГА ОГПУ Я.Д. РАПОПОРТА  
И ПОМОЩНИКА НАЧАЛЬНИКА ТО ОГПУ В.А. КИШКИНА  
ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ОГПУ Г.Г. ЯГОДЕ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ  
РАБОЧЕЙ СИЛЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ББВГ**

*29 ноября 1930 г.*

*Секретно*

Согласно Вашей первой директивы, работы УЛАГа на Белморстрое должны были производиться только на Северном участке.

Согласно Вашей последней директивы, УЛАГ должен принять на себя и производство работ на Южном участке.

Самым важным моментом работы на Южном участке является дноуглубление, которое по первичному плану должно было производиться ЭПРОНОм.

Передача УЛАГу дноуглубительных работ в настоящий момент упирается в следующие моменты:

1) УЛАГ может дать только валовую рабочую силу, играющую малозначительную роль при дноуглублении, так как основной костяк дноуглубителей — командиры землечерпат. снарядов, механики, багермастера и проч. квалифицированный элемент.

2) Равным образом УЛАГ не имеет инженеров дноуглубителей.

3) Вопрос подготовки к дноуглубительным работам на 1931 г. (план работ, розыск готовых снарядов внутри страны, согласование на их получение, переброска зимой по ж.д., а весной с полой водой, заказы на наши заводы, например: Ковровский, выписка из-за границы части снарядов и их деталей и проч.) стоит исключительно остро ввиду малого срока, остающегося до начала работ 1931 г.

4) Вопрос организации вышеуказанных подготовительных работ одновременно связан с открытием лагеря под Ленинградом, где будут содержаться заключенные, назначаемые на работу по Неве.

Вопрос об инженерно-технической силе для УЛАГа может быть разрешен частично следующим образом:

ТООГПУ может предоставить в распоряжение УЛАГа из числа арестованных вредителей двух крупных инженеров дноуглубителей (разработка плана, вычисление и проч.), от 8 до 10 инженеров и техников, могущих быть использованными весной на производстве самих работ, и от 10 до 15 человек также арестованных лиц из среднего комсостава (землечерпателей). Помимо того, в процессе следствия будут доарестованы еще несколько подходящих лиц.

На основании изложенного, просим дать директиву о приеме УЛАГом дноуглубительных работ от Беломорстроя и об организации лагеря под Ленинградом.

*Пом. Нач. УЛАГа Я.Д. РАПОПОРТ  
Пом. Нач. ТООГПУ В.А. КИШКИН*

ГА РФ. Ф. Р-9414. Оп. 1. Д. 1805. Л. 66—66 об. Подлинник.

№ 10

ПРИКАЗ ОГПУ № 667/359

«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»

*16 ноября 1931г.*

*Секретно*

Сооружение Беломорско-Балтийского водного пути, возложенное партией и правительством на ОГПУ, требует выполнения в исключительно короткий срок громадного и сложного в техническом отношении объема работ.

В целях создания максимально благоприятных условий для строительства и сдачи канала в эксплуатацию в установленный правительством срок — приказываю:

1) Начальником строительства Беломорстроя назначить Начальника Главного Управления Лагерей ОГПУ — т. Коган Л.И., с пребыванием на месте.

2) Заместителем Начальника строительства Беломорстроя назначить Пом. Нач. Главного Управления Лагерями ОГПУ — т. Рапопорт Я.Д.

3) Помощниками Начальника строительства Беломорстроя назначить: Начальника Бел.-Балт. Лагеря ОГПУ — т. Сенкевича Э.И., Главного инженера строительства Беломорстроя — т. Могилко Н.В. и т. Госкина М.Ф.

4) Начальником работ и Помощником Главного инженера Беломорстроя назначить Френкеля Н.А.

5) Начальником Финансового Отдела Беломорстроя назначить Начальника Финансового Отдела ОГПУ — т. Берензона Л.И. по совместительству.

6) Организовать для производства работ по Беломорстрою специальный Беломорско-Балтийский Лагерь ОГПУ, с местопребыванием в Медвежьей Горе. Соловецкий Лагерь ОГПУ (Остров и Кемь) — выделить в самостоятельную единицу.

7) Начальником Беломорско-Балтийского Лагеря ОГПУ назначить тов. Сенкевича Э.И.

8) В составе Главного Управления Лагерями ОГПУ организовать специальную группу по снабжению Беломорстроя.

9) Главному Управлению Лагерями ОГПУ комплектовать Бел.-Балт. Лагерь ОГПУ рабочей силой, техперсоналом, а также снабжать материалами, инструментами и всеми др. видами снабжения в преимущественном перед другими лагерями порядке.

10) Всем ПП ОГПУ, ГПУ Республик, Нач. Оперсекторов, Нач. ТО ОГПУ и органам ТО ОГПУ на местах оказывать Главному Управлению Лагерями ОГПУ и строительству Беломорстроя полное содействие по размещению и реализации нарядов по снабжению, а также срочному продвижению грузов к месту строительства.

11) Начальнику строительства Беломорстроя и его Заместителю обеспечить личное руководство строительством поочередным пребыванием на месте работ.

12) Начальнику строительства Беломорстроя регулярно докладывать мне о ходе строительства лично и декадными сводками.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 1. Л. 55—55 об. Типографский экземпляр.

№ 11

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1635**

**«ОБ ОТКРЫТИИ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА ИМЕНИ СТАЛИНА»**

*2 августа 1933 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР, заслушав доклад Председателя Правительственной комиссии по приемке Беломорско-Балтийского водного пути т. К.М. Лепина, постановляет:

1. Сооружение Беломорско-Балтийского водного пути, предпринятое по инициативе т. Сталина и открывающее широкие перспективы для дальнейшего экономического и культурного подъема Советской Карелии и всего Севера СССР, считать законченным. Создание такого мощного транспортного пути, общим протяжением с подходными каналами в 227 километров от Онежского озера до Белого моря, с расположением на нем комплекса сложных гидротехнических сооружений общим числом 128, из коих: шлюзов — 19, плотин — 15, водоспусков — 12, дамб — 49 и искусственных каналов — 33, — обеспечивает установление непосредственной водной связи между Балтийским морем и советским Севером и дает возможность немедленного приступа к широкой эксплуатации лесных, минерально-рудных, рыбных и прочих природных богатств этого края.

2. Отметить, что сооружение Беломорско-Балтийского водного пути с общим объемом строительных работ земляных и скальных — 21 миллион кубометров, бе-

тонных — 390 тысяч кубометров и ряжевых — 921 тыс. кубометров — выполнено Беломорстроем под руководством ОГПУ силами осужденных на разные сроки уголовных в исключительно трудных геологических и гидрологических условиях в рекордно-короткий в практике гидротехнического строительства срок — 20 месяцев. Вместе с тем СНК СССР отмечает четкую и образцовую организацию труда и производства, настойчивую инициативу руководителей строительства в области выбора и широкого внедрения новых стандартных и совершенных инженерных конструкций и максимальное использование при постройке канала местных строительных материалов, с одновременным достижением высокого качества строительных работ и безупречного их внешнего оформления.

Отметить также, что в процессе строительства Беломорско-Балтийского водного пути, на основе правильного проведения исправительно-трудовой политики Советской власти, Главное Управление Исправительно-Трудовыми Лагерями ОГПУ провело большую политико-воспитательную работу среди заключенных [лагерей], получивших трудовые навыки и квалификацию и в целом ряде случаев хорошо проявивших себя в работе на строительстве.

В соответствии с этим возбудить перед Центральным Исполнительным Комитетом Союза Советских Социалистических Республик ходатайство о награждении наиболее заслуженных и отличившихся работников, инженеров и руководителей Беломорстроя.

3. Работу Правительственной [пусковой] комиссии по приемке Беломорско-Балтийского водного пути одобрить и считать законченной.

Генеральный акт приемки Беломорско-Балтийского водного пути опубликовать

4. Принять Беломорско-Балтийский водный путь в эксплуатацию с присвоением ему наименования «Беломорско-Балтийский канал имени т. Сталина» и считать его открытым для плавания судов озерно-морского типа.

Зачислить Беломорско-Балтийский канал имени тов. Сталина в число действующих внутренних водных путей СССР.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий Делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
И. МИРОШНИКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 78. Л. 110—112. Подлинник.

№ 12

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК СССР «О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ЛЬГОТ СТРОИТЕЛЯМ  
БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА ИМЕНИ СТАЛИНА»**

*4 августа 1933 г.*

В связи с успешным окончанием строительства Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина, сооружения, имеющего огромное народно-хозяйственное значение [предпринятого по инициативе тов. Сталина] и передачей канала в эксплуатацию, Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановляет:

1. Принять к сведению, что к моменту окончания строительства Беломорско-Балтийского канала имени т. Сталина органами ОГПУ Союза ССР уже полностью освобождены от дальнейшего отбывания мер социальной защиты 12.484 человека, как вполне исправившиеся и ставшие полезными для социалистического строительства, и сокращены сроки отбывания мер социальной защиты в отношении 59.516 человек, осужденных на разные сроки и проявивших себя энергичными работниками на строительстве.

2. За самоотверженную работу на строительстве Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина снять судимость и восстановить в гражданских правах 500 человек по представленному ОГПУ Союза ССР списку.

3. Поручить ОГПУ Союза ССР обеспечить дальнейшее поднятие квалификации в строительном деле наиболее талантливых работников из числа бывших уголовников-рецидивистов и при поступлении их в учебные заведения обеспечить стипендий.

*Председатель Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР КАЛИНИН  
Секретарь Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР ЕНУКИДЗЕ*

ГА РФ. Ф. Р-3316. Оп. 12. Д. 538. Л. 49—50. Подлинник.

### № 13

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1774-384с «О БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОМ КОМБИНАТЕ»

*17 августа 1933 г.*

*Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. В целях освоения Беломорско-Балтийского Канала имени тов. Сталина и прилегающих к нему районов образовать Беломорско-Балтийский Комбинат («БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТ»).

Непосредственное руководство комбинатом возложить на ОГПУ.

2. Комбинат является самостоятельной хозяйственной единицей и действует на началах хозяйственного расчета, в соответствии с планами, утверждаемыми СНК СССР, по представлению ОГПУ.

3. Для управления комбинатом назначаются начальник и три его заместителя, один из которых является главным инженером и один — начальником Белбалтлага.

Для постоянной деловой увязки всех вопросов Комбината с заинтересованными наркоматами СССР один из заместителей начальника Комбината является уполномоченным Наркомлеса и один из заместителей — уполномоченным Наркомвода.

Кроме того, во главе важнейших отраслей хозяйства комбината стоят помощники начальника, назначаемые начальником.

4. Начальник комбината действует под руководством ОГПУ и осуществляет на основе единоначалия все обязанности, вытекающие из возложенных на комбинат задач.

5. «БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТУ» предоставляется монопольное право эксплуатации канала (Повенец — Сороки) и естественных богатств прилегающих к нему районов.

6. На «БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТ» возлагается:

а) колонизация края, прилегающего к Беломорско-Балтийскому каналу, в частности, путем заселения его трудпоселенцами, на основе существующего положения о трудпоселенцах;

б) управление всеми существующими сооружениями канала, постройка новых сооружений, связанных с каналом (порта Повенец, Сорока и по трассе канала) и строительство в целях создания флота для Беломорско-Балтийского канала;

в) эксплуатация канала и грузового и пассажирского флота на канале;

г) разведка и эксплуатация имеющих промышленное значение минерально-рудных ископаемых, добыча и разработка камня и других строительных материалов;

д) сооружение гидротехнического узла Свирьстрой № 2;

е) сооружение гидростанции на реке Туломе;

ж) разработка проблем сооружения второй линии шлюзов на Беломорско-Балтийском канале и углубления и расширения его, а также постройка канала Кандалакша — Мурманск;

з) постройка гидростанций на плотинах Беломорско-Балтийского канала;

и) постройка железной дороги, шоссеиных и грунтовых дорог, необходимых для освоения районов Беломорско-Балтийского канала;

к) разработка лесных богатств и рыбных промыслов, организация земледелия и промысловой охоты;

л) постройка и организация лесопильных и лесохимических предприятий бумажной фабрики и т.п.;

м) составление в соответствии с указанными выше задачами планов развития комбината и представление их, по согласованию с Совнаркомом Карельской АССР, через ОГПУ на утверждение СНК СССР.

Начальник «Белбалткомбината» делает периодические доклады правительству Карельской АССР о всех планах и ходе работ на стройках, находящихся на территории Карельской АССР.

7. В ведение Комбината передаются все находящиеся на территории районов освоения предприятия, необходимые комбинату для осуществления задач, указанных в ст. 6.

8. Все операции комбината освобождаются до 1-го января 1936 года от каких бы то ни было налогов и сборов.

9. Снабжение комбината материалами, оборудованием, инструментами и всеми другими предметами, необходимыми для осуществления возложенных на него задач, производится соответствующими учреждениями и организациями по заявкам ОГПУ или самого комбината, в зависимости от того, является ли это снабжение централизованным или местным.

10. Комбинат имеет право сноситься непосредственно со всеми центральными и местными учреждениями и организациями.

11. Никакие учреждения и лица без особого разрешения СНК СССР не имеют права вмешиваться в административно-хозяйственную и оперативную деятельность комбината.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*И. МИРОШНИКОВ*

## № 14

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1773-383с  
«О МЕРОПРИЯТИЯХ В СВЯЗИ С ОРГАНИЗАЦИЕЙ  
БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КОМБИНАТА»***17 августа 1933 г.**Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Назначить начальником БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТА т. Рапопорта Я.Д., заместителем начальника, являющегося одновременно уполномоченным НКВода и главным инженером — т. Вержбицкого, заместителем начальника — тов. Успенского, он же начальник Белбалтлага.

Предложить НКЛесу т. Лобову и НКВоду т. Янсону выделить своих представителей в качестве заместителей начальника БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТА от НКЛеса и НКВода, согласовав их кандидатуры с т. Ягодой.

2. Предложить ОГПУ в 2-месячный срок уточнить совместно с правительством Карелии и Севкрайисполкомом районы тяготения к Беломорско-Балтийскому каналу.

3. Предложить ОГПУ в 2-месячный срок по согласованию с соответствующими ведомствами:

а) наметить пункты заселения районов;

б) наметить лесные массивы и территории, подлежащие передаче в ведение комбината, с одновременным составлением списка предприятий, подлежащих в связи с этим передаче в ведение комбината;

в) составить план разработки минерально-рудных богатств районов и план разведывательных работ в целях выявления новых минерально-рудных месторождений;

г) наметить конкретный перечень промышленных предприятий, к постройке которых можно приступить в ближайшее время;

д) наметить план разведывательных работ в целях агрикультурного освоения района;

е) выяснить перспективы рыбных промыслов района, как путем эксплуатации имеющихся ресурсов, так и путем искусственного разведения рыбы.

4. Средства, необходимые для работы комбината на 1933 г., выделить из отпущенных ОГПУ по бюджету сумм для трудоселенцев.

Обязать ОГПУ в месячный срок представить на утверждение СТО (через Госплан) смету по работам комбината в 1933 г.

5. Обязать ОГПУ в первую очередь (в месячный срок) представить на утверждение правительства план постройки верфей и программу буксиростроения и баржестроения.

6. Поручить Госплану в 2-декадный срок рассмотреть проект ОГПУ деревянной плотины, гидростанции и шлюза на Свирьских порогах, определив сроки строительства, необходимые ассигнования и материальное обеспечение на 1933 год, и внести свои предложения на утверждение СНК.

7. Предусмотреть выделение строительных работ в особое управление в состав БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТА.

8. Поручить т. Куйбышеву В.В. наблюдение и разрешение текущих вопросов, связанных с работой БЕЛБАЛТ-КОМБИНАТА.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*  
*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*И. МИРОШНИКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 470. Л. 142—143. Подлинник.

№ 15

**ПРИКАЗ ОГПУ № 140 «О БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОМ КОМБИНАТЕ ОГПУ»**

*23 августа 1933 г.*

В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР об организации Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ по освоению Беломорско-Балтийского канала им. тов. Сталина и прилегающих к нему районов приказываю:

1. Назначить заместителя начальника Главного Управления Лагерей ОГПУ тов. Рапопорт Я.Д. начальником Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ по совместительству, освободив его от должностей зам. нач. строительства «Москва — Волга» и нач. Дмитровского лагеря ОГПУ.

2. Врид. начальника Дмитлага ОГПУ назначить зам. начальника Дмитлага тов. Радецкого В.Т.

3. Заместителями начальника Бел. Балткомбината ОГПУ назначить тов. Вержбицкого К.А., он же главный инженер Белбалткомбината, и тов. Успенского Д.В., он же начальник Белбалтлага ОГПУ.

4. Начальником Финансового отдела Белбалткомбината назначить начальника Финансового отдела ОГПУ тов. Берензон Л.И. по совместительству.

5. Начальником технического снабжения Белбалткомбината назначить начальника 8-го отделения Главного Управления Лагерей ОГПУ тов. Куринна М.С. по совместительству.

Всем ПП ОГПУ и ДТО ОГПУ оказывать Белбалткомбинату всемерное содействие при выполнении им возложенных на него огромных задач.

*Зам. председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 3. Л. 227. Типографский экземпляр.

№ 16

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 321 «О ПЕРЕДАЧЕ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА ИМЕНИ СТАЛИНА В ВЕДЕНИЕ НАРКОМВОДА»**

*23 марта 1939 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Передать Беломорско-Балтийский канал им. Сталина из ведения ГУЛАГа НКВД СССР Народному Комиссариату водного транспорта, в соответствии



с Постановлением СНК СССР от 15/II-1936 года № 254, по балансу на 1-е января 1939 года.

2. Передаче подлежат:

а) водный путь со всеми гидросооружениями, электрохозяйством, служебными и жилыми зданиями и всем путевским, самоходным и несамородным и землереплательным флотом;

б) судоремонтные предприятия;

в) радио- и проволочная связь, включая цепи: дальнюю, диспетчерскую и постанционную с Повенецкой, Надвоицкой, Сосновецкой и Беломорской телефонными станциями, а также две цепи телефонной связи Повенец — Медвежьегорск;

г) пристани: Медвежья Гора, Повенец, Надвоицы, Сорока со всем хозяйством и жилищным фондом;

д) авто- и гужевого транспорт;

е) Пиндушская верфь деревянного судостроения с лесозаводом и со всеми служебными и жилыми зданиями, оборудованием и материалами, а также все ассигнования и фонды по капиталовложениям на 1939 год. Возложить в связи с этим на Наркомвод выполнение программы по лесопилению и спецфонду, намеченной для Пиндушского лесозавода;

ж) кадры берегового, плавающего состава, гидросооружений и обстановки, состоящие из вольнонаемных и колонизированных трудпоселенцев, по состоянию на I.IX-1938 года;

з) предприятия культурно-бытового обслуживания населения (клубы, детдома, детясли и т.д.).

3. Передать Наркомводу ассигнования и фонды на материалы и оборудование по капиталовложениям и по эксплуатационной смете, утверждение на 1939 год по ГУЛАГу НКВД для Беломорско-Балтийского канала им. Сталина.

4. Обязать ГУЛАГ НКВД СССР:

а) закончить в 1939 году строительство Повенецкого судоремонтного завода в соответствии с генеральной сметой и кредитами, отпущенными на 1939 год;

б) закончить на договорных условиях культурно-бытовое и жилищное строительство на канале в пределах намеченных для этого ассигнований на 1939 год;

в) обеспечить ББКанал дровяным топливом и строительным лесоматериалом, согласно имеющихся у него фондов.

5. Разрешить Наркомводу:

а) включить Беломорско-Балтийский канал им. Сталина в систему Северо-Западного речного пароходства и Бассейнового Управления Пути;

б) реорганизовать Северо-Западное речное пароходство на два самостоятельных пароходства:

Шекснинское — с выделением в его состав участка от Вознесенья до Рыбинска;

Северо-Западное — с организацией в его составе эксплуатационного участка в границах Беломорско-Балтийского канала им. Сталина;

в) выделить из системы Северо-Западного Управления Пути Шекснинское Бассейновое Управление Пути с центром в г. Вытегра в границах Вознесенье — Рыбинск, со включением Северо-Двинской системы по Кубенское озеро;

г) организовать на Беломорско-Балтийском канале им. Сталина самостоятельное, подчиненное Наркомату, Бассейновое Управление Пути с центром в По-

венце, в ведение которого передать все путевое хозяйство Беломорско-Балтийского канала.

6. Предложить Народным Комиссарам Водного Транспорта и Внутренних Дел образовать комиссию по приемке и сдаче Беломорско-Балтийского канала с тем, чтобы работы ее были закончены в месячный срок.

*Председатель СНК Союза ССР В. МОЛОТОВ  
Управляющий делами СНК Союза ССР И. БОЛЬШАКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 153. Л. 149—151. Подлинник.

## КАНАЛ МОСКВА — ВОЛГА

Если построенный в 1931—1933 годах Беломорско-Балтийский канал был одной из крупнейших строек первой пятилетки в СССР, то крупнейшей стройкой второй пятилетки стал канал Москва — Волга.

Решение о строительстве канала было принято на июньском (1931) пленуме ЦК ВКП(б), на котором с докладом «О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» выступил первый секретарь МК и МГК ВКП(б) Л.М. Каганович. Говоря о водоснабжении Москвы, он, в частности, сказал: «...то положение, которое мы имеем сегодня, грозит нам очень большими опасностями, и я считаю, что вопрос о воде для Москвы является самым узким, самым острым вопросом».

Дело было в том, что только 73% улиц и 42% домовладений Москвы были охвачены водопроводной сетью (остальные пользовались водоразборными колонками). В домах, имеющих водопровод, в летний период на некоторых улицах даже в центре города вода не попадала выше второго этажа в течение круглых суток.

В таких районах столицы, как Пролетарский и Сталинский, где были построены новые заводы — АМО, «Шарикоподшипник», «Велострой», где были такие заводы, как Электрозавод, «Электропровод» и другие, также остро стоял вопрос с подачей воды для нужд населения и промышленности.

Увеличить водоснабжение можно было лишь при наличии воды, однако и без того неглубокая Москва-река в связи с ростом Москвы и с увеличением водозабора для нужд города не могла обеспечить не только водоснабжение города, но и обеспечить нужды судоходства: при средней глубине Москвы-реки в черте города около 1,5 м, около 50% воды забирал город.

К июню 1931 г. снабжение Москвы водой обеспечивала только одна Рублевская станция, которая работала с большим напряжением. Для дальнейшего увеличения подачи воды городу к 1931 году был разработан так называемый «запрудный вариант», который предусматривал строительство запруд на Москве-реке у Можайска, а также на реках Истре и Рузе. Но, как понимали и сами авторы этого проекта, это был всего лишь «заплаточный вариант», который не решал полностью проблемы обеспечения города Москвы водой, а также не решал проблем судоходства на Москве-реке.

Вместе с тем тогда же существовал проект соединения Москвы-реки с Волгой. По сравнению с «запрудным вариантом» этот проект был хотя и более трудным, но и более перспективным.

Указанный проект предусматривал не только решение проблемы обеспечения города Москвы водой, но и обеспечивал такой подъем уровня воды в Москве-реке, который позволил бы заходить в Москву большим волжским пароходам, что соединяло город Москву с пятью морями: по Волге с Каспийским морем, через будущий канал Волго-Дон, с Черным и Азовским морями, а по Мариинской системе с Балтийским и Белым морями.

По докладу Л.М. Кагановича пленум ЦК ВКП(б) 15 июня 1931 г. принял резолюцию, где было записано следующее: «...ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москвы-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги и поручает московским организациям совместно с Госпланом и Наркомводом приступить немедленно к составлению проекта этого сооружения с тем, чтобы уже в 1932 году начать строительные работы по соединению Москвы-реки с Волгой».

Выполняя решение пленума ЦК ВКП(б), уже 1 сентября 1931 г. постановлением СНК СССР № 758 начальником Московского Волжского канала был назначен бывший заместитель начальника Центрального управления речного транспорта Наркомвода СССР П.Я. Бовин (документ № 17).

10 октября 1931 г. заместитель председателя СНК СССР Я.Э. Рудзук подписал постановление СНК СССР № 846 с объявлением «Положения о государственном строительстве по сооружению канала Москва — Волга и Московского порта — “Москаналстрой” (МКС)». В положении было записано, что задачей Москаналстроя является постройка сооружений, обеспечивающих водоснабжение города Москвы, устройство в Москве порта и создание водного пути, соединяющего Москву с Волгой. Москаналстрой находился в непосредственном ведении Президиума Мосгорисполкома (документ № 18).

Постановлением СНК СССР № 863 от 17 октября 1931 г. главным инженером строительства Московско-Волжского канала был назначен А.И. Фидман.

Постановлением СНК СССР № 815 от 26 мая 1932 г. новым начальником строительства канала Москва — Волга был назначен начальник ГУЛАГа ОГПУ Л.И. Коган (документ № 19). С 16 ноября 1931 г. Л.И. Коган работал также начальником Беломорстроя по совместительству. В связи с новым назначением он был приказом ОГПУ № 536 от 9 июня 1932 г. освобожден от должности начальника ГУЛАГа, на которую тогда же был назначен М.Д. Берман.

1 июня 1932 г. председатель Госплана СССР и заместитель председателя СНК СССР В.В. Куйбышев подписал постановление СНК СССР № 859, где говорилось: «Немедленно приступить к сооружению водного канала Волга — Москва, утвердив Дмитровский вариант направления этого канала. Работы по сооружению канала закончить к ноябрю месяцу 1934 года». Указанным постановлением СНК СССР строительство канала было отнесено к особому списку крупных промышленных строек с выделением стройматериалов целевыми фондами.

Наркомтруду СССР было поручено отвести строительству канала районы для вербовки рабочей силы и было разрешено использовать часть рабочей силы и оборудования, освобождающуюся от работ на строительстве Беломорско-Балтийского канала (документ № 20).

8 июня 1932 г. Л.И. Коган подписал приказ Москаналстроя № 105, которым была утверждена схема деления строительства на строительные участки:

1-й участок — Савёлово — Федоровка (контора участка размещалась в Савёлове);

- 2-й участок — от 0 до 18 километра (контора в селе Иванцово);  
3-й участок — от 19 до 35 километра (контора в селе Запрудня);  
4-й участок — от 36 до 55 километра (контора в городе Дмитрове);  
5-й участок — от 56 до 69 километра (контора во Влахернской);  
6-й участок — от 70 до 80 километра (контора в Икше);  
7-й участок — от 81 до 97 километра (контора в селе Драчево);  
8-й участок — осуществляет строительство плотины на реке Клязьме у деревни Пирогово и у города Мытищи (контора в городе Мытищи);  
9-й участок — от 98 до 110 километра (контора в селе Хлебниково);  
10-й участок — от 111 до 120 километра (контора в селе Химки);  
11-й участок — от 121 до 127 километра (контора в селе Иваново или Покровском-Стрешневе);  
12-й участок — работы на реке Москве у села Троице-Лыково с конторой на месте;  
13-й участок — работы на Москве-реке у села Шелепиха с конторой на месте работ;

14-й участок — работы на Москве-реке у села Перерва с конторой на месте работ.

Этим же приказом МКС помощнику главного инженера и начальнику работ К.К. Радецкому с подчиненным ему аппаратом было предписано к 15 июня 1932 г. выехать для постоянной работы в город Дмитров, а приказом МКС № 148 от 19 августа 1932 г. в город Дмитров к 1 сентября 1932 г. переводилось все управление строительства канала (до этого МКС находился в городе Москве).

Приказом ОГПУ № 889/с от 14 сентября 1932 г. в городе Дмитрове Московской области был организован Дмитровский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ) ОГПУ (документ № 21). Начальником Дмитлага был назначен бывший начальник 5-го отдела (снабжения) ГУЛАГа А.Е. Сорокин. Комплектование кадрами Дмитлага было возложено на Отдел кадров ОГПУ.

Приказом по Дмитлагу № 2 от 21 сентября 1932 г. начальником ВОХР был назначен Л.Н. Вохмянин, а приказом по ДИТЛ № 6 от 29 сентября начальником Учетно-распределительного отдела (УРО) лагеря был назначен П.А. Лаптев.

Приказом начальника Дмитлага № 10 от 9 октября 1932 г. были объявлены следующие правила внутреннего распорядка жизни лагеря:

- подъем в 5 часов 30 минут;
- завтрак с 5 часов 45 минут до 6 часов 30 минут;
- развод на работу с 6 часов 30 минут до 7 часов;
- рабочий день с 7 до 17 часов;
- обед с 17 до 19 часов;
- с 19 до 22 часов — время, предоставленное для работы КВЧ;
- с 22 часов 5 минут — отбой и сон.

Начальник лагерного пункта должен был определить запретную зону хождения заключенных. Появление в ночное время в этой зоне на линии огня рассматривалось как попытка к совершению побега, а часовые, стоящие на постах, обязаны были в таких случаях применять оружие без предупреждения. Разжигание костров после отбоя не разрешалось.

Приказом ОГПУ № 965с от 13 октября 1932 г. учет личного состава Дмитлага и его комплектование были переданы в ведение ПП ОГПУ по Московской области.

Совместным приказом по управлению строительства канала и по Дмитлагу № 11 от 15 октября 1932 г. «в целях экономии средств и устранения параллелизма» аппараты управления строительства и Дмитлага сливались по следующим видам работ:

- объединенный финансовый отдел (начальник ФИНО лагеря и зам. нач. ФИНО строительства А.Р. Дорфман);
- объединенный общеадминистративный отдел (Бовшовер Я.М.);
- объединенное Дмитровское прорабство;
- объединенный транспортный отдел (Туганов С.Э.);
- объединенный отдел связи;
- объединенный отдел общего снабжения (Филиппов);
- объединенный отдел технического снабжения (Черномордик Б.Т.);
- объединенный отдел рабочего снабжения (Грейшер М.А.);
- объединенный санитарный отдел (Флейшакер Е.И.);
- объединенный культурно-воспитательный отдел (Ауэрбах С.И.);
- объединенный лесной отдел (Рубинчик Е.Д.);
- объединенный отдел подсобных производственных и хозяйственных предприятий.

Все виды производства по строительству как в лагере, так и в Москаналстрое были объединены в отделе начальника работ. Сектор кадров строительства был упразднен, а его функции были переданы в бюро по найму рабочей силы и техперсонала общеадминистративного отдела. Взамен расформированного сектора экономии труда была создано бюро по техническому нормированию при отделе начальника работ.

25 октября 1932 г. зам. пред. ОГПУ Г.Г. Ягода подписал приказ № 995с «О мероприятиях со стороны ПП ОГПУ СССР, транспортных органов ОГПУ и управлений РКМ по борьбе с побегам из Дмитровского лагеря ОГПУ», где говорилось: «Строительство канала Москва — Волга возложено на ОГПУ и осуществляется вновь организованным Дмитровским лагерем ОГПУ. Особые условия работы Дмитровского лагеря, несколько десятков тысяч заключенных которого работают в непосредственной близости от Москвы, ставят особенно остро вопросы агентурно-оперативного обслуживания заключенных и требуют от всех органов ОГПУ и РКМ всемерного содействия Дмитровскому лагерю в этом отношении.

Перед ПП ОГПУ МО и ГУЛАГ ОГПУ мною поставлена задача полностью ликвидировать побег из Дмитровского лагеря. В этой работе особенно важно четкое взаимодействие всех органов ОГПУ, как территориальных, так и транспортных, и органов милиции. Приказываю: всем ПП ОГПУ, всем транспортным органам ОГПУ и всем органам РК милиции задания ГУЛАГ ОГПУ, Дмитровского лагеря ОГПУ и ПП ОГПУ МО в отношении запросов, установок, обысков, арестов, засад и т.д., касающихся беглецов из Дмитровского лагеря, исполнять в 24 часа и немедленно сообщать результаты по заданию. Начальнику ГУЛАГ ОГПУ и ПП ОГПУ МО докладывать мне об эффективности мероприятий органов ОГПУ и РКМ по данному вопросу».

28 октября 1932 г. В.М. Молотов (Скрябин) подписал секретное постановление СНК СССР № 1652/342, в котором было записано: «Не возражать против использования рабочих и технических сил Беломорстроя для строительства ка-

нала Волга — Москва и Истринской плотины, возложив на ОГПУ организацию и руководство этим делом. Строительство закончить к августу 1934 году» (документ № 22).

Как эхо прозвучала фраза о возложении на ОГПУ строительства канала Волга — Москва в приказе № 1005, подписанном Г.Г. Ягодой 31 октября 1932 г. Этим же приказом были назначены:

начальником строительства канала Л.И. Коган (по совместительству с должностью начальника Беломорстроя);

заместителем начальника строительства канала Я.Д. Рапопорт (по совместительству с должностями зам. нач. ГУЛАГа и зам. нач. Беломорстроя ОГПУ);

помощником начальника строительства канала Волга — Москва Н.А. Френкель (по совместительству с должностью начальника работ Беломорстроя) (это назначение осталось на бумаге, и к работе в указанной должности на строительстве канала Москва — Волга Френкель не приступал);

начальником финотдела строительства Л.И. Берензон (по совместительству с должностью начальника ФИНО ОГПУ);

главным инженером строительства А.И. Фидман;

заместителем главного инженера строительства С.Я. Жук (по совместительству с должностью зам. главного инженера Беломорстроя);

заместителем главного инженера Н.Ф. Шапошников (документ № 23).

Приказом ОГПУ № 071 от 11 февраля 1933 г. новым начальником Дмитлага был назначен Я.Д. Рапопорт (по совместительству с должностями зам. нач. ГУЛАГа и зам. нач. строительства канала Москва — Волга), а бывший начальник Дмитлага А.Е. Сорокин вернулся на свою предыдущую должность начальника 5-го отдела ГУЛАГа ОГПУ.

В этот же день помощником начальника Дмитлага был назначен бывший командант ОГПУ К.И. Вейс. В 1926 г. он был осужден Коллегией ОГПУ к 10 годам лишения свободы «за шпионаж». В 1929 г. был досрочно освобожден и направлен на работу в систему лагерей ОГПУ.

В марте 1933 г. был организован музей строительства канала Волга — Москва, в задачи которого входило наглядное освещение следующих вопросов:

а) общее значение строительства;

б) история строительства;

в) условия и обстановка, в которой протекает строительство;

г) техника производства, изыскательские, проектные и строительные работы;

д) работа по трудовому перевоспитанию заключенных.

Новому музею было предписано всесторонне использовать опыт строительства Беломорско-Балтийского водного пути, положив в основу организуемого музея экспонаты бывшего музея ББВП. Директором музея был назначен инженер Е.Е. Скорняков (по совместительству с должностью начальника модельно-макетной мастерской), смотрителем — заключенный Р.В. Волошак.

Совместным приказом МКС и ДИТЛ № 36 от 23 марта 1933 г. был утвержден порядок подачи в ГУЛАГ заявок на рабсилу, согласно которому производственно-экономический отдел (ПЭО) при начальнике строительства к 10-му числу каждого месяца должен был устанавливать размеры потребной рабсилы на предстоящий месяц и размеры необходимых пополнений. Подача заявок в ГУЛАГ осуществлялась через учетно-распределительный отдел (УРО) Дмитлага.

Приказом МКС № 40 от 25 марта 1933 г. стрелок ВОХР М.А. Кюсс (автор известного вальса «Амурские волны») был назначен капельмейстером музкоманды Дмитлага.

Приказом по строительству № 50 от 13 апреля 1933 г. было объявлено официальное название: «Строительство канала Москва — Волга», а также сокращенное его наименование: «Москва-Волгострой». Все прежние названия, а также печати, штампы и бланки объявлялись недействительными.

Приказом ГУЛАГа № 50 от 16 мая 1933 г. было запрещено использовать на административной и культурно-воспитательной работе заключенных, осужденных за контрреволюционные преступления. Категорически запрещалось использовать заключенных на работе в 3-м отделе лагеря (на основании приказа ОГПУ № 993с от 23 ноября 1932 г. и приказа ДИТЛ № 55 от 25 ноября 1932 г. информационно-следственный отдел (ИСО) и ВОХР были слиты в единый 3-й отдел Дмитлага ОГПУ).

«В целях активизации борьбы с внутрилагерной преступностью, изоляции отрицательного и разложившегося элемента и заключенных, склонных к побегу» 2-й лагпункт 3-го отделения (Полуденная Сторожка) был реорганизован в отдельный лагерный пункт усиленного режима со штрафным изолятором (ШИЗО).

9 июля 1933 г. в Дмитлаге был организован архив с разбивкой на лагерь и строительство, аналогичный заведенному в ГУЛАГе архивам.

Приказом ОГПУ № 140 от 23 августа 1933 г. Я.Д. Рапопорт был освобожден от должности начальника Дмитлага в связи с назначением его начальником Беломорско-Балтийского комбината. Новым начальником Дмитлага приказом ОГПУ № 0107 от 23 сентября 1933 г. был назначен С.Г. Фирин-Пупко (по совместительству с должностью заместителя начальника ГУЛАГа) (документ № 24).

В связи с ростом объема работ на канале приказом по Дмитлагу № 402 от 15 ноября 1933 г. штат УРО был увеличен до 117 человек, не считая 20 человек, необходимых для обработки прибывающих этапов.

Приказом по Дмитлагу № 434 от 27 ноября 1933 г. на начальников отделов и отделений лагеря была возложена обязанность лично следить за помещаемыми в лагерной газете «Перековка» заметками, вскрывающими всякие отрицательные явления, и в трехдневный срок сообщать Фирину о принятых мерах по существу заметки.

Со 2 декабря 1933 г. Фирин установил такой порядок на строительстве, когда работы прекращались только при морозе 30 градусов по Цельсию для основной массы заключенных и 25 градусов — для «нацменов», в основном выходцев из южных республик СССР.

Постановлением СНК СССР № 2620 от 3 декабря 1933 г. А.И. Фидман был освобожден от должности главного инженера строительства канала Москва — Волга в связи с назначением его главным инспектором МВС. Новым главным инженером строительства этим же постановлением был назначен бывший заместитель Фидмана Сергей Яковлевич Жук (документ № 25).

7 декабря 1933 г. В.М. Молотов подписал очередное постановление «О канале Волга — Москва», где, в частности, говорилось: «Ввиду увеличения габаритов канала Волга — Москва и сооружений на нем, также ввиду значительного увеличения в связи с этим объема работ срок окончания строительства продлить до конца 1935 года, с тем что в эксплуатацию канал вступит с начала навигации 1936 г.; ввиду плохой пропускной способности Савеловской ж.-д. линии при нынешнем ее

состоянии и невозможности обеспечить перевозки Москволгостроя признать необходимым в течение 1934 года не позднее августа — сентября уложить вторые пути на участке Хлебниково — Дмитров (45 км.). Постройку вторых путей поручить управлению Москволгостроя» (документ № 26).

В октябре 1932 г. в Дмитлаг ОГПУ начали поступать первые заключенные из лагерей ОГПУ. По состоянию на 1 января 1933 г. в Дмитлаге уже числилось 10 400 заключенных, на 1 апреля 1933 г. — 39 328, на 1 июля 1933 г. — 53 116, на 1 октября 1933 г. — 86 914, на 1 января 1934 г. — 88 534 человек заключенных.

По состоянию на 1 января 1934 г. на основных работах МВС было занято около 70% заключенных Дмитлага.

Приказом МВС от 17 января 1934 г. было объявлено новое деление районов строительства на следующие участки:

Северный район: Левый берег Волги, Правый берег Волги, Карманово, Ольховский, Запрудненский, Лесозаводский и Полуденный участки;

Центральный район: Яхромский, Медведковский, Икшанский, Орьевский, Куминово-Михалевский, Голявинский, Игнатовский, Никольский, Татишевский, Микишинский и Фоминский;

Восточный район: Пестовский, Пяловский, Листвянский, Горницкий, Каргашинский, Большевский, Обольдинский и Максинский;

Хлебниковский район: Новосельцевский, Повельцевский, Котовский, Лихачевский, Химкинский и Долгопрудненский;

Южный район: Никольский, Щукинский, Строгинский, Карамышевский и Перервинский;

Истринский район (деление на участки объявлено не было).

На основании приказа начальника Дмитлага № 49 от 30 января 1934 г. в Северном районе МВС был организован городок инвалидов, где был создан надлежащий режим, лечение и где инвалидов использовали на подсобных работах кустарного типа.

26 января — 10 февраля 1934 г. в Москве состоялся XVII съезд ВКП(б), на котором о канале было сказано следующее.

Первый секретарь МГК ВКП(б) Н.С. Хрушев: «...в Москве и Московской области в настоящее время ведутся две стройки, которые являются стройками не только местного, но и союзного значения, если не больше. Это — метрополитен и канал Волга — Москва. <...> Огромное значение строительство канала Волга — Москва. Этот канал позволит использовать дешевый водный транспорт и создаст выход из Москвы во все наши моря: Белое, Балтийское, Каспийское и Черное через будущий канал Волга — Дон. <...> Канал решит и другой вопрос — о водоснабжении Москвы. С ростом города, промышленности, с ростом культурности потребность в воде увеличивается во много раз. Если бы мы не приступили к строительству канала Волга — Москва, нам угрожала бы опасность оставить Москву без воды. Стройка сейчас развернута широким фронтом и должна быть закончена к 1936 году. Таким образом, мы получим дешевый водный транспорт, повысим потребление воды, превратим Москву-реку в многоводную реку и, кроме того, раз и навсегда покончим с наводнениями в Москве, на борьбу с которыми ежегодно тратятся миллионы»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> XVII съезд Всесоюзной коммунистической партии (б). Стенографический отчет. М., 1934. С. 146—147.



Председатель СНК СССР В.М. Молотов: «Значение водного транспорта во второй пятилетке сильно возрастает. Возрастает и сеть водных путей. В первом году второй пятилетки окончено строительство Беломорско-Балтийского канала имени Сталина длиной в 227 км. Уже начата и ведется громадными темпами работа по строительству Волго-Москва-канала длиной в 127 км. — канала, который превращает столицу Советского Союза в портовый город с заходом крупнейших речных судов. Наконец, во второй пятилетке сооружается Волго-Дон-канал протяжением в 100 км. В связи с сооружением этих новых каналов, соединяющих Белое с Балтийским морем, Балтийское с Черным морем, Москву с Волгой, и в связи с усилением теперешних водных систем (Марининской и Москворецкой) создается единая мощная водная система в европейской части СССР»<sup>1</sup>.

Председатель Исполкома Моссовета Н.А. Булганин: «Население г. Москвы получало в начале первой пятилетки 92 литра на человека. В 1933 году душевое потребление воды достигло 135 литров, обогнав 132-литровый Берлин. <...> За вторую пятилетку мы должны полностью закончить сооружение Московско-Волжского канала, окончание строительства которого намечено в 1936 году. Волжские воды дадут возможность увеличить мощность московского водопровода в четыре раза, они дадут возможность увеличить душевое потребление воды в Москве в два раза, и тогда в пользовании водой мы оставим позади Берлин и Лондон»<sup>2</sup>.

В феврале 1934 г. во всех районах МВС были организованы художественные мастерские, а при КВО ДИТЛ была учреждена должность инструктора по ИЗО, на которую вскоре был назначен вольнонаемный художник-график Г.С. Кун. При управлении Дмитлага была образована бригада художников из шести человек (четверо заключенных и двое вольнонаемных).

15 февраля 1934 г. С.Г. Фирин-Пупко утвердил «Положение о строительных отрядах», объявленных низовой формой административной и трудовой организации заключенных. Каждый отряд насчитывал от 300 до 600 человек и делился на бригады по 25—60 заключенных.

Приказом по ДИТЛ № 81 от 20 февраля 1934 г. был объявлен состав совета спортивного общества «Динамо» Дмитлага во главе с В.А. Барабановым. Районные бюро общества «Динамо» возглавляли начальники районов: Северного — К.И. Вейс, Центрального — И.Ф. Заикин, Хлебниковского — Г.Д. Афанасьев, Южного — М.М. Кузнецов, Восточного — А.А. Данилов, Истринского — И.П. Казаков, Дмитровского — А.Г. Яковлев, Орудьевского — П.М. Головкин, Весегонского — П.П. Честных.

Выступая 8 марта 1934 г. в Дмитрове на слете лучших ударниц всей трассы, начальник Дмитлага С.Г. Фирин, в частности, сказал: «Мы, чекисты, считаем, что неисправимых людей нет. <...> Нужно учитывать, что наша масса — это не обычная среднеобывательская масса. Это люди, прошедшие через очень тяжелые жизненные испытания, люди, выросшие и воспитавшиеся на уголовной улице или в антисоветской среде. Нужно без грубости подойти к этим людям, надо помогать им встать на путь советской перековки. На Беломорстрое был обычай: лучшие коллективы соревновались за то, чтобы получить десять — пятнадцать отказчиков и поставить их на правильный путь. У нас обратное явление —

<sup>1</sup> Там же. С. 363.

<sup>2</sup> Там же. С. 489.

все от них отмахиваются. Это неправильно. Нужно бороться за то, чтобы этих людей переделать!»

Приказом по ДИТЛ № 151 от 20 марта 1934 г. находящаяся в городе Коврове на экскаваторном заводе временная командировка Дмитлага в составе 464 заключенных и 105 курсантов экскаваторных машинистов была переименована в отдельный Ковровский отряд во главе с Зайцевым и с непосредственным подчинением управлению Дмитлага.

13 апреля 1934 г. приказом по ДИТЛ № 187 было объявлено о приведенном в исполнение в городе Дмитрове приговоре Коллегии ОГПУ: 11 заключенных были расстреляны за воровство, хулиганство, избиение лагерной администрации, инженерно-технического персонала и лагерников.

Приказом МВС № 76 от 15 апреля 1934 г. консультантом при архитектурном отделении техотдела строительства был назначен известный архитектор профессор В.А. Веснин.

1 июня 1934 г. в г. Дмитрове открылся 1-й вселанерный слет ударников-тридцатипятичников (осужденных по статье 35 УК РСФСР в редакции 1926 года — за воровство). Максим Горький прислал приветствие слету, где, в частности, говорилось: «Пора вам, ребята, понять, что, воруя теперь, в наши дни, воруя у государства, что сегоднешние воры — враги уже не маленькой кучки крупных грабителей, а враги 170 миллионов рабочих и крестьян»<sup>1</sup>.

4 июня 1934 г. трассу канала посетили Сталин, Каганович, Ворошилов, Куйбышев, Жданов, Ягода. Они осмотрели работы на 7-м и 8-м шлюзах и Химкинской плотине, а также на Глубокой выемке в Хлебниковском районе.

Приказом по ДИТЛ № 358 от 23 июня 1934 г. было предписано выявить всех осевших на жительство вблизи лагеря родственников заключенных и немедленно сообщить о них в ближайшие райотделы ПП ОГПУ Московской области с целью высылки их за пределы 25-километровой зоны от лагеря.

В приказе по ДИТЛ № 359 от 3 июля 1934 г. говорилось, что вопросу санитарного состояния кладбищ и отвода участков под них со стороны начальников районов и санитарного надзора районов не уделяется должного внимания. Участки под кладбища занимаются произвольно, без учета охранной зоны канала и расположения водонсточников. Кладбища не окопаны, не обнесены изгородью. Захоронения производятся небрежно, особенно в зимнее время. Было приказано в месячный срок официально оформить такие захоронения; участкам, расположенным недалеко от гражданских населенных пунктов, пользоваться их кладбищами, а самостоятельные кладбища открывать только в крайних случаях, согласуясь с начальниками санотделений и гражданскими органами санитарного надзора.

10 августа 1934 г. на строительстве побывали секретарь ЦК ВКП(б) Каганович, нарком Ягода, заместитель наркома внутренних дел СССР Агранов, секретарь ВЛКСМ Косарев, секретарь МК ВКП(б) Хрущев и председатель Мособлисполкома Филатов. Гостей сопровождали начальник МВС Коган, начальник Дмитлага Фирин, главный инженер МВС Жук и его заместитель Мачтет. Они осмотрели работы в Хлебниковском, Центральном, Северном и Волжском районах. Вечером

<sup>1</sup> Перековка на строительстве канала Москва — Волга. 1934. 1 июля (ГА РФ. Ф. Р-9414. Оп. 4. Д. 1. Л. 251).

в клубе в г. Дмитрове перед руководящим составом МВС и лагеря выступили Каганович, Ягода и Коган.

15 сентября 1934 г. на 1-м вселагерном слете лагерных корреспондентов и писателей выступил писатель Всеволод Иванов. Приветствие слету прислал М. Горький.

Приказом по ДИТЛ № 276 от 19 сентября 1934 г. было объявлено об организации отделения Мособлсуда по делам Дмитлага в составе: председателя суда И.М. Мальцева и членов суда — заместителя начальника лагеря В.А. Барабанова и начальника 3-го отдела лагеря А.В. Калачникова. Отделение Мособлсуда разместилось в здании управления лагеря в г. Дмитрове.

5 ноября 1934 г. было объявлено об окончании строительства водохранилища на реке Истре, что явилось первым значительным вкладом строителей канала Москва — Волга в дело водоснабжения Москвы. В связи с этим 307 лучших каналоармейцев Истринского строительства были освобождены из заключения, 1817 заключенным срок был сокращен на 2—3 года, 2822 заключенным — на 1—2 года, 4273 заключенным — на 1,5 года — 1 год. На торжественном заседании 11 ноября 1934 г. по случаю окончания Истринской плотины выступил секретарь ЦК ВКП(б) Л.М. Каганович.

К концу 1934 г. на строительстве канала выходили газеты: «Перековка», «Каналоармейка», «Перековка тридцатипятника», «За нову Людину», «Канал-Зарбдары», «Долой неграмотность»; журналы: «На штурм трассы», «Москва-Волгострой», а также книжная серия «Библиотечка «Перековки»». В связи с двухлетней годовщиной функционирования газеты Дмитлага «Перековка» в приказе по Дмитлагу № 497 от 30 ноября 1934 г. было отмечено, что, начав с тиража 3000 экземпляров, «Перековка» довела его до 30 000 экземпляров, объединив вокруг себя около 5000 лагоров.

Приказом НКВД СССР № 045 от 29 апреля 1935 г. было запрещено направлять в Дмитлаг осужденных:

- а) за измену родине (ст. 58 п. 1а УК);
- б) за шпионаж (ст. 58 п. 6 и ст. 193 п. 24);
- в) за террор (ст. 58 п. 8);
- г) за диверсию (ст. 58 п. 9);
- д) бывших членов антисоветских политпартий (независимо от статьи УК, по которой они осуждены);
- е) бывших участников антипартийных контрреволюционных группировок: троцкистов и др.;
- ж) участников контрреволюционных фашистских группировок и организаций;
- з) руководителей националистических контрреволюционных группировок и организаций;
- и) бывших белых офицеров (осужденных по ст. 58 УК);
- к) руководителей повстанческих контрреволюционных организаций (ст. 58 пп. 2, 3, 4);
- л) актив церковных и сектантских контрреволюционных групп и организаций;
- м) за бандитизм (ст. 59 п. 3, кроме осужденных по ст. 59 п. 3в);
- н) иностранных подданных (независимо от статьи, по которой они осуждены);
- о) приговоренных к ВМН с заменой 10 годами (независимо от статьи);
- п) уроженцев и постоянных жителей г. Москвы и Московской области, а также осужденных органами НКВД и НКЮ на территории г. Москвы и Московской области.

В приказе НКВД СССР № 99 от 29 апреля 1935 г. было записано, что все хорошо работающие заключенные должны быть окружены особым вниманием и в первую очередь обеспечиваться удобным жильем и улучшенным питанием, а все лодыри, отказчики и вредители стройки будут беспощадно караться, а наиболее злостные из них привлекаться к уголовной ответственности как за сознательный саботаж и срыв строительства канала.

В приказе НКВД СССР № 186 от 25 июня 1935 г. было отмечено, что Ковровский экскаваторный завод досрочно выполнил годовую программу, дав Мосволгострою 135 экскаваторов. Начальник Ковровского завода Ф.Я. Яфедов был премирован легкой автомашиной «Форд» и назначен заместителем начальника МВС и начальником экскаваторного отдела строительства (по совместительству). Было также отмечено, что каждый работающий экскаватор освобождает 350 каналаармейцев-таечников от тяжелого труда.

30 июня 1935 г. 300 динамовцев канала впервые приняли участие в физкультурном параде на Красной площади в Москве.

В июле 1935 г. «в целях художественного отображения строительства канала и перекovsky лагерников в живописи, графике, рисунке и скульптуре» приказом по Дмитлагу № 632 к 19-й годовщине Октябрьской революции была организована вселагерная художественная выставка каналаармейского искусства.

Приказом НКВД СССР № 467 от 13 июля 1935 г. бывший начальник 3-го отдела Дмитлага Е.А. Евгеньев был назначен помощником начальника лагеря, а новым начальником 3-го отдела и заместителем Дмитлага был назначен бывший помощник ИНО ГУГБ НКВД СССР С.В. Пузицкий.

7 августа 1935 г. станции Карманово и Волжская Плотина Волжской железной дороги были переименованы в станции Техника и Большая Волга соответственно.

Приказом по ДИТЛ № 733 от 12 августа 1935 г. на территории 2-й трудкоммунны НКВД у станции Люберцы Московско-Казанской железной дороги был организован Люберецкий отдельный отряд Дмитлага на 100 заключенных.

2 сентября 1935 г. Перервинский и Хлебниковский участки канала посетили секретарь ЦК ВКП(б) и председатель КПК Н.И. Ежов и заместитель наркома внутренних дел СССР Г.Е. Прокофьев.

7 сентября 1935 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2011 «О строительстве канала Москва — Волга», где говорилось, что начатое согласно постановлению июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 г. строительство канала Москва — Волга успешно развернулось в течение 1934 и 1935 гг. широким фронтом на всех участках сооружений. К 1 июля 1935 г. было выполнено: земляных работ — 45,7% от общего объема работ, бетонных и железобетонных работ — 22%. К этому же сроку была сооружена Истринская плотина, которая уже увеличила подачу воды в город Москву. Построенный Перервинский шлюз и заканчивающееся строительство плотины обеспечивают повышение уровня Москвы-реки в пределах города почти на три метра и сквозное судоходство больших судов на всем протяжении Москвы-реки от Перервы до Кунцева. Кроме того, в основном заканчивается в 1935 г. строительство шлюза № 3, трубы № 173 на реке Сестре, Карамышевской плотины, плотины Учинского водохранилища (Пестовская, Пяловская, Пироговская и Акуловская), Икшанской плотины и ряда других более мелких сооружений.

В постановлении было отмечено, что на строительстве широко применяются экскаваторы и гидромеханизация. Процент механизации земляных работ доведен до 40%.

Общий размер капиталовложений для строительства канала Москва — Волга указанным постановлением был установлен 1400 млн рублей с окончанием работ к навигации 1937 г. (документ № 27).

Тогда же, 7 сентября 1935 г., Сталин и Молотов подписали еще одно совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) — № 2012 «О мероприятиях по подготовке эксплуатации канала Москва — Волга», где речь шла о переносе причалов, пристаней и пассажирского вокзала на Москве-реке на другие участки в связи с предстоящим поднятием уровня реки Москвы; о строительстве первой очереди Ногатинских мастерских для ремонта пригородного флота; о строительстве 20 пассажирских глассеров вместимостью от 10 до 30 человек и других мероприятиях по судоходному освоению канала Москва — Волга (документ № 28).

И еще одно совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) — № 2074 от 14 сентября 1935 г. «О строительстве гидроузлов в районе Углича и Рыбинска» подписали В.М. Молотов и Л.М. Каганович. В этом документе говорилось о поднятии воды на Волге от Рыбинска до Астрахани на уровень не менее 2,3 метра вместо имеющихся в то время глубин от 1,4 до 2,15 метра, для чего необходимо было построить в районе Углича и Рыбинска два гидротехнических сооружения. Это необходимо было сделать для того, чтобы обеспечить судоходный подход к каналу Москва — Волга со стороны Волги с судоходными глубинами 5 метров от устья канала до соединения с Волго-Балтийским водным путем (Марининской системой). Указанное строительство было возложено на НКВД СССР с окончанием строительства к навигации 1939 года (документ № 29).

Уже 16 сентября 1935 г. первый заместитель наркома внутренних дел СССР Я.С. Агранов подписал приказ № 302 «Об организации строительства Угличского и Рыбинского гидротехнических узлов». Согласно этому приказу, начальником указанного строительства назначался заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР Я.Д. Рапопорт (с освобождением его от должности начальника Белбалткомбината НКВД); главным инженером строительства был назначен С.Я. Жук (по совместительству с занимаемой должностью главного инженера строительства канала Москва — Волга); начальником проектного отдела строительства Угличского и Рыбинского гидротехнических узлов был назначен В.Д. Журин (по совместительству с той же должностью, занимаемой им на строительстве канала Москва — Волга).

И, наконец, 7 декабря 1935 г. был подписан приказ НКВД СССР № 0156, которым для производства работ, возложенных на строительство Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов, был организован Волжский исправительно-трудовой лагерь НКВД с дислокацией управления лагеря в городе Рыбинске. Начальником лагеря был назначен начальник указанного строительства Я.Д. Рапопорт, заместителем начальника строительства и заместителем начальника Волжского ИТЛ был назначен бывший помощник начальника ГУЛАГа Н.Н. Алексеев, а заместителем главного инженера строительства был назначен К.А. Вержбицкий (с оставлением в должности главного инженера и заместителя начальника Беломорско-Балтийского комбината НКВД) (документ № 30).

28 сентября 1935 г. состоялся объединенный пленум Московских обкома и горкома ВКП(б) с участием актива строителей канала. В работе пленума приня-

ли участие Л.М. Каганович, А.И. Микоян, Н.С. Хрушев и Г.Г. Ягода. С докладами «Канал Москва — Волга — важнейшая часть реконструкции Москвы» и «Родной брат метро» выступили начальник МВС Л.И. Коган и начальник Дмитлага С.Г. Фирин.

4 ноября 1935 г. приемочная комиссия МВС приняла Химкинский мост через канал на линии Октябрьской железной дороги. Длина моста составила 116 метров. Сразу же после этого по мосту было открыто движение товарных и пассажирских поездов.

В приказе НКВД СССР № 389 от 20 декабря 1935 г. было записано следующее: «В целях развития стахановского движения в Дмитровском лагере НКВД на строительстве канала Москва — Волга, для поощрения заключенных, которые, применяя стахановские методы работы, систематически превышают в несколько раз установленные нормы выработки при хорошем качестве выполняемых работ, приказываю:

— начиная с 01.10.35 заключенным-стахановцам, работающим на основных работах по сооружению канала, зачет рабочих дней производить согласно утвержденному «Временному положению о зачете рабочих дней» — за 1 день работы засчитывать 2 дня срока или 90 дней за квартал.

— объявить заключенным Дмитровского лагеря НКВД, работающим на основных работах строительства канала (земляные, бетонные, гравийные, лесозаготовки и т.п.), что если они начиная с настоящего момента и до конца строительства будут работать по-стахановски, то они будут по окончании строительства представлены к досрочному освобождению».

28 декабря 1935 г. приказом МВС и Дмитлага № 295 было объявлено о начавшейся 2 ноября эксплуатации двухпутного участка «Хлебниково — Дмитров» Савеловской железной дороги, выстроенного силами МВС.

30 декабря 1935 г., в день 3-й годовщины внутрилагерной газеты «Перековка», тиражом 15 000 экземпляров вышел 287-й номер этой газеты. На всех номерах газеты стоял гриф «Распространение газеты вне лагеря воспрещается» или «Не подлежит распространению за пределами лагеря». В разные годы здесь печатались следующие лозунги: «Ударники Завидова! Боритесь за досрочное окончание моста через реку Шоша!», «Стахановская работа — дорога к льготам!», «Величайший в мире канал построим красивейшим по архитектуре!», «Каналоармеец! От жаркой работы растает твой срок!», «Превратить каждого лодыря в хорошего рабочего!», «Отказчиков сделали ударниками!», «Не садись на груженные сани!» (речь шла о бережном отношении к лошадям), «Ударник! Есть ли на твоём участке лодыри? И если есть, то что ты сделал для того, чтобы перевоспитать их?», «Сделай жизнь лагерника содержательной!», «Каждый лагерник может и должен быть перекован!», «За новую перекованную женщину!», «На кухне орудуют воры!», «Потопим свое прошлое на дне канала!», «Ударно работать — культурно отдыхать!», «Ковшом по загривку!», «Клязьму раньше срока пропустим через водосброс!», «Наш канал должен быть самым прочным, самым дешёвым!», «Выжмем из техники все, что она может дать!», «Сегодня работать лучше, чем вчера, а завтра — лучше, чем сегодня!».

Поквартальная численность заключенных в Дмитлаге в 1934—1935 гг. составляла: на 1 января 1934 г. — 88 534 человека, на 1 апреля — 118 155, на 1 июля — 162 845, на 1 октября — 188 311, на 1 января 1935 г. — 192 229 человек, на 1 апре-

ля — 195 648, на 1 июля — 182 633, на 1 октября — 189 882, на 1 января 1936 г. — 192 034.

На основании приказа МВС № 203 от 21 апреля 1936 г. в Москве на улице Мещанской, дом 77/85, началось сооружение жилого дома для сотрудников строительства канала Москва — Волга.

23 апреля 1936 г. приказом по МВС № 205 в связи с началом летних работ было прекращено предоставление очередных отпусков всем работникам строительства вплоть до 1937 года.

Приказом по Дмитлагу № 286 от 7 мая 1936 г. за воздушное хулиганство во время полетов над Дмитровом были лишены зачетов рабочих дней и переведены на производство два летчика общества «Динамо» заключенные лагеря Н.Д. Горев и Т.А. Саежкин. Для укрепления руководства заместителем председателя лагерного общества «Динамо» был назначен заместитель начальника 3-го отдела (оперативно-чекистского) Дмитлага Б.В. Кшанович.

12 июня 1936 г. были объявлены итоги вселагерного конкурса по созданию каналоармейской музыки. В работе жюри конкурса принимали участие такие композиторы, как Белый, Дзержинский, Кабалевский, Старокадомский, Чемберджи, Шехтер.

Из 112 произведений было отобрано 20. Первые премии получили композиторы — заключенные Дмитлага, сочинившие музыку и слова «Марша бетонщиков», песню «Ветер», «Напев для балалайки», «Осень в Орудьево» и «Мелодию для баяна».

14 июня 1936 г. в 19 часов 15 минут на Перервинский шлюз № 10 Южного района строительства приехали И.В. Сталин, Л.М. Каганович, Г.К. (Серго) Орджоникидзе и Г.Г. Ягода.

По состоянию на 1 июля 1936 г. на МВС работали 163 экскаватора, 1800 автомобилей, 172 паровоза, 2000 вагонов и 300 тракторов, а также было проложено 650 километров железнодорожных путей.

В июле 1936 г. в связи с близким окончанием земляных работ на ряде участков МВС было приказано приступить к окончательной отделке канала и к его очистке от строительного мусора. К навигации 1937 г. нужно было на всем протяжении канала посадить деревья и кусты, разбить цветники и газоны и сделать отмостки откосов.

По состоянию на июль 1936 г. канал Москва — Волга строили представители 46 национальностей народов СССР, находящихся в Дмитровском лагере.

15 июля 1936 г. для проведения экскаваторной выемки на Поклонной горе в Москве в составе Карамышевского района МВС был организован Отдельный экскаваторный рабочий пункт.

Приказом НКВД СССР № 291 от 19 июля 1936 г. было предписано использовать освобождающееся на строительстве канала оборудование и транспортные средства на других стройках НКВД. Необходимый ремонт этой техники был возложен на Дмитровский механический завод МВС. Всего после окончания строительства канала планировалось высвободить оборудования и транспортных средств на сумму около 145 млн рублей.

19 июля 1936 г. приказом МВС и Дмитлага № 131 в связи с исчерпанием лесосечного фонда и сокращением объема работ Весьегонский район был реорганизован в отдельный Весьегонский участок. В продолжение трех лет этот район обеспечивал МВС и Дмитлаг древесиной.

В связи с назначением Л.И. Когана заместителем наркома лесной промышленности СССР приказом НКВД СССР № 727 от 9 августа 1936 г. он был освобожден от должности начальника строительства канала Москва — Волга. Тем же приказом новым начальником МВС был назначен (по совместительству) начальник ГУЛАГа НКВД СССР М.Д. Берман (документ № 31).

26 сентября Г.Г. Ягода был освобожден от должности народного комиссара внутренних дел СССР и назначен наркомом связи СССР. Новым наркомом внутренних дел СССР был назначен Н.И. Ежов. 29 сентября 1936 г. начальник ГУЛАГа М.Д. Берман был утвержден заместителем наркома внутренних дел СССР, оставаясь при этом и начальником строительства канала Москва — Волга, и начальником ГУЛАГа.

29 сентября 1936 г. приказ МВС № 88 возложил вину за срыв месячного плана работ по Волжскому району на начальника работ района инженера Н.Ф. Шапошников, который «вместо мобилизации коллектива строителей... своим оппортунистическим отношением к работе размагничивал подчиненный ему аппарат и тем самым срывал всю работу по Волжскому району». За это отношение к работе Шапошников был понижен до должности начальника сооружения Сестринских дамб района «Техника».

Приказом НКВД СССР № 937 от 7 октября 1936 г. бывший начальник Беломорско-Балтийского лагеря НКВД Д.В. Успенский был назначен заместителем начальника Дмитлага.

В сентябре — ноябре 1936 г. начальник санитарного отдела ГУЛАГа И.Г. Гинзбург был назначен (по совместительству) начальником санитарного отдела Дмитлага; начальник отдела перевозок и связи ГУЛАГа Ю.Н. Бриль возглавил отдел перевозок МВС, а главный бухгалтер ФИНО ГУЛАГа Л.И. Инжир был (по совместительству) назначен главным бухгалтером МВС.

25 октября 1936 г. приказом МВС и Дмитлага № 233 было увеличено число «мясных дней» (вместо 9 в месяц их стало 15 в месяц с увеличением дневной нормы отпуска мяса на 40%). В остальные 15 рыбных дней дневная норма отпуска рыбы была увеличена на 20%. По новым нормам общелагерного котла на одного заключенного в день полагалось: хлеба ржаного — 400 г, крупы разной — 100 г, мяса — 140 г, рыбы — 240 г, картофеля и овощей — 700 г.

2 декабря 1936 г. приказом МВС и Дмитлага № 269 в связи с окончанием основных экскаваторных работ экскаваторно-транспортный отдел был реорганизован в автотранспортный отдел (АТО), врид начальника которого был назначен В.И. Папировский.

На основании приказов НКВД СССР № 488 и 489 в связи с окончанием основных земляных и бетонных работ на ряде сооружений канала и освобождением значительного количества заключенных и вольнонаемных работников часть из них была откомандирована на Волгострой НКВД.

18 декабря 1936 г. приказом МВС № 282 начальник Хлебниковского района Г.Д. Афанасьев был назначен (по совместительству) начальником строительства Химкинского московского речного порта.

Для сооружения 15-метровых гранитных монументов Ленина и Сталина при выходе из Волги в аванпорт канала Волжский район выделил свои лучшие бригады. Как говорилось в приказе МВС № 57 от 8 февраля 1937 г., сооружение этих монументов у входа в канал должно было отразить величие канала как одного из памятников «Ленинско-Сталинской эпохи».



Постановлением СНК СССР № 254 от 15 февраля 1937 г. и приказом МВС и Дмитлага № 28 от 3 марта того же года для строительства Южного порта на Москве-реке у Сукина Болота был организован лагерный район «Южный порт» (документ № 32).

23 марта были опущены шиты на Волжской плотине, и 27 марта вода начала заполнять русло канала.

9 апреля 1937 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 590 «О ходе работ по строительству канала Волга — Москва и о подготовке канала к пуску», в котором было записано, что «...состояние работ по строительству канала Волга — Москва обеспечивает прием весеннего паводка и пропуск к 1 мая 1937 года по каналу первых пароходов». Указанным постановлением был установлен срок окончания строительства и сдачи канала в постоянную эксплуатацию к 1 июля 1937 г. Эксплуатация канала в течение 1937 года была возложена на МВС, а с января 1938 г. объекты канала с полным штатом работников, освоивших сооружения канала, подлежали передаче Наркомводу СССР. Далее говорилось:

«Наркомводу к 1 мая 1937 года закончить постройку и оборудование 8 дебаркадеров на пристанях: Шукино, Хлебниково, Чиверово, Большая Волга, Конаково, Лисицыно, Калинин и Рыбинск;

НКВД СССР к 1 июня 1937 года должен сдать в эксплуатацию пассажирский вокзал в Химкинском порту и павильоны со служебными помещениями на пристанях: Запрудки, Торфяная, Дмитров, Яхрома, Влахернская, Икша, Пирогово и к 1 июля — пассажирский павильон на пристани Большая Волга» (документ № 33).

17 апреля 1937 г. волжская вода заполнила канал на всем его протяжении, а 22 апреля 1937 г. канал посетили И.В. Сталин, В.М. Молотов, К.Е. Ворошилов и Н.И. Ежов.

Еще 29 марта 1937 г. был арестован нарком связи СССР и бывший главный строитель канала Москва — Волга Г.Г. Ягода, а 28 апреля были арестованы начальник Дмитлага и заместитель начальника ГУЛАГа старший майор гб С.Г. Фирин и начальник 3-го отдела Дмитлага комиссар гб 3-го ранга С.В. Пузицкий. Вслед за этим на чекистские кадры Дмитлага обрушилась волна арестов. Только по «делу Фирина» было арестовано 218 человек, среди которых оказалось большинство лагерных литераторов и художников, которым покровительствовал начальник Дмитлага. Арестованных чекистов обвинили в заговорщической деятельности. О заговоре в НКВД рассказал Н.И. Ежов на июньском (1937) пленуме ЦК ВКП(б). По словам Ежова, Ягода готовил «дворцовый переворот», в котором важную роль должны были сыграть заключенные подмосковных лагерей.

Руководители Дмитлага Фирин и Пузицкий «по поручению Ягоды должны были создать террористические группы в лагерях НКВД для совершения терактов при возможном посещении членами правительства канала Волга — Москва», для чего ими «вербовались в состав контрреволюционной организации наиболее контрреволюционные элементы из среды уголовников, содержащихся в Дмитровском лагере». Описывая сценарий захвата власти, Ежов цитировал показания Фирина, выбитые на следствии: «В плане захвата власти Ягода отводил ответственное место силам Дмитлага. Ягода указал, что в лагере надо создать крепкий боевой резерв из лагерных контингентов. Для этого следует использовать начальников строительных отрядов из авторитетных в уголовном мире заключенных,

так называемых «вожаков», чтобы каждый «вожак» в любое время мог превратиться в начальника боевой группы, состоящей из основного костяка заключенных из его же строительного отряда. Ягода говорил, что боевые группы Дмитлага потребуются для террористических задач — захвата отдельных представителей партии и власти и, кроме того, должны составлять резерв для захвата отдельных учреждений, предприятий и т.п. боевых задач. Поэтому каждый начальник боевого отряда должен подчинить своему влиянию максимальное количество отборных головорезов-лагерников. Опасные элементы после переворота можно будет уничтожить».

Для расправы с «заговорщиками» из НКВД Сталин уже в первых числах июня 1937 г. ввел так называемый «особый порядок» осуждения, когда списки на расстрел рассматривал и утверждал сам Сталин, а формальное решение принимала комиссия в составе наркома внутренних дел СССР и прокурора СССР (Ежов и Вышинский) или их заместителей. Позже к ним стал присоединять свою подпись председатель Военной коллегии Верховного Суда СССР В.В. Ульрих.

Приказом НКВД СССР № 651 от 29 апреля 1937 г. новым начальником Дмитлага и заместителем начальника строительства канала Москва — Волга был назначен бывший заместитель наркома внутренних дел Украинской ССР комиссар гб 2-го ранга З.Б. Кацнельсон (по совместительству он был также назначен заместителем начальника ГУЛАГа НКВД СССР). Этим же приказом новым начальником 3-го отдела Дмитлага был назначен бывший начальник Особого отдела НКВД Московского военного округа майор гб П.Ш. Симановский (документ № 34).

Упреждая «террористические намерения» заключенных Дмитровского лагеря, Н.И. Ежов подписал приказ НКВД СССР № 00266 от 20 мая 1937 г., которым было предписано следующее:

начальнику строительства канала Москва — Волга Берману организовать работы по окончанию строительства канала таким образом, чтобы в период с 20 мая по 20 июня были закончены все основные работы и к 20 июня Дмитровский лагерь был максимально свернут;

на период после 20 июня на оставшийся объем работ оставить только заключенных, осужденных по бытовым статьям из краткосрочников;

из подмосковных районов лагеря (Южный, Сходненский, Карамышевский, Хлебниковский и Водопроводный) в 5-дневный срок изъять всех заключенных, осужденных по контрреволюционным статьям, и отправить в другие лагеря;

в указанных выше подмосковных районах лагеря охрану из числа заключенных немедленно перебросить в северные районы, а охрану пополнить вольнонаемными стрелками; заменить таким же образом пожарную охрану из числа заключенных на вольнонаемных работников;

начальнику Дмитлага Кацнельсону было приказано пересмотреть списки заключенных, пользующихся правом проживания на частных квартирах, максимально их сократить, переводя заключенных на лагерное положение (документ № 37).

Приказом НКВД СССР № 188 от 8 мая 1937 г. в составе строительства канала Москва — Волга было образовано Управление эксплуатации канала. Штат управления был установлен в количестве 394 человек. Начальником и главным инженером управления эксплуатации был назначен А.Н. Комаровский, а его заместителем — Ф.Т. Прохорский (документ № 35).

15 мая 1937 г. Н.И. Ежов подписал приказ НКВД СССР № 192 о награждении главного инженера строительства канала Москва — Волга дивизионного инженера С.Я. Жука легкой автомашиной ЗИС (за исключительные заслуги в период строительства канала) (документ № 36).

20 мая было закончено изготовление электрифицированной рельефной карты канала для Международной выставки в Париже, а 23 мая карта была принята для отправки в Париж.

Постановлением СНК СССР № 908 от 7 июня 1937 г. было предписано приступить к опытной эксплуатации канала Москва — Волга с 15 июня (документ № 38).

24 июня приказом МВС и Дмитлага № 67 на пусковой период до 1 января 1938 г. в составе МВС было организовано Управление по эксплуатации Сталинской станции, Водопроводного канала и Учинского водохранилища. Задачей управления была бесперебойная подача в московскую городскую сеть воды из Учинского водохранилища через Водопроводный канал и Сталинскую насосную и очистную станцию. К 1 января 1938 г. все эти сооружения МВС должны были быть переданы в ведение Мосводопровода. Начальником нового управления был назначен начальник Водопроводного района строительства А.А. Усиевич (по совместительству).

4 июля 1937 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1056 «Об окончании строительства канала Москва — Волга», в котором говорилось об открытии движения по каналу с 15 июля 1937 г. и предлагалось наркому Ежову «представить свои соображения» о награждении строителей (документ № 39).

Соображения были представлены, и постановлением Президиума ЦИК СССР от 14 июля 1937 г. «за выдающиеся успехи в деле строительства канала Москва — Волга» были награждены орденом Ленина: начальник Хлебниковского района Г.Д. Афанасьев, начальник мехзавода П.К. Георгиевский, заместитель главного инженера МВС В.Д. Журин, начальник работ Центрального района А.Н. Комаровский, начальник работ Волжского района Г.Н. Мачтет, начальник АТО МВС В.И. Папировский, начальник сооружения шлюза № 5 С.И. Погарский, начальник планово-производственного отдела МВС М.Н. Попов, заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР И.И. Плинер, начальник Центрального района Ф.Т. Прохорский, заместитель начальника Дмитлага П.Ш. Симановский, начальник Водопроводного района А.А. Усиевич, заместитель начальника Дмитлага Д.В. Успенский, главный инспектор МВС А.И. Фидман и другие.

Орденом Красной Звезды были награждены: начальник МВС М.Д. Берман, главный инженер МВС С.Я. Жук, бывший начальник МВС Л.И. Коган, помощник начальника ГУЛАГа А.П. Ермаков и другие.

Орденом Трудового Красного Знамени были награждены: начальник ФИНО НКВД СССР и МВС Л.И. Берензон, начальник САНО ГУЛАГа И.Г. Гинзбург, заместитель начальника техотдела МВС Г.А. Руссо, заместитель начальника КВО Дмитлага И.Б. Явиц, председатель совета жен работников МВС О.И. Крипайтис и другие.

Орденом «Знак Почета» были награждены: начальник оперативного отделения 3-го отдела Дмитлага П.К. Жучилин, начальник УРО Дмитлага Ю.А. Липский, заместитель главного инженера МВС Е.Д. Рубинчик, начальник инспекции

МВС и Дмитлага А.Л. Сулин-Этин, секретарь парткома Центрального района А.А. Шекин и другие.

Всего было награждено 404 человека, из них: орденом Ленина — 42, орденом Красной Звезды — 25, орденом Трудового Красного Знамени — 209 и орденом «Знак Почета» — 129 человек.

14 июля 1937 г. М.И. Калинин и В.М. Молотов подписали также совместное постановление ЦИК и СНК СССР № 103/1113 «О награждении и льготах для строителей канала Москва — Волга». Речь шла о ценных подарках и денежных премиях вольнонаемным работникам, о снятии судимости с бывших заключенных, добровольно оставшихся на стройке по вольному найму, о досрочном освобождения ударников из числа заключенных (документ № 40).

15 июля 1937 г. канал Москва — Волга был торжественно открыт для движения пассажирских и грузовых судов. В зеленом театре ЦПКО имени Горького по этому случаю состоялся 20-тысячный митинг, а вечером в Большом театре состоялось торжественное заседание с участием Сталина, Молотова, Жданова, Хрущева, Булганина, Ежова, Фриновского, Реденса, Бермана и Жука. М.Д. Берман доложил собравшимся: «Ошибка природы, лишившая Москву крупных источников воды, исправлена в 4 года и 8 месяцев».

31 января 1938 г. был издан приказ НКВД СССР № 013, на основании которого Управление эксплуатации канала Москва — Волга было передано в ведение Наркомвода СССР, а Дмитровский исправительно-трудовой лагерь реорганизован в отдельный Дмитровский район, на который было возложено выполнение оставшихся недоделок по каналу (документ № 41).

Совместным приказом НКВД СССР и Наркомвода СССР № 416 от 5 июля 1938 г. в связи с окончанием приемки канала комиссией Наркомвода отдельный Дмитровский район ГУЛАГа был ликвидирован.

Численность заключенных Дмитлага в 1936—1938 гг. была следующей: на 1 января 1936 г. — 192 034 человека, на 1 апреля — 175 629, на 1 июля — 180 390, на 1 октября — 183 414; на 1 января 1937 г. — 146 920, на 1 апреля — 147 695, на 1 июля — 74 693, на 1 октября — 29 660; на 1 января 1938 г. — 16 066, на 1 февраля — 6814.

Смертность в Дмитлаге была следующей: в 1933 г. умерло 8873 человека, или 16,1% от списочной численности; в 1934 г. — 6041 человек, или 3,88%; в 1935 г. — 4349 человек, или 2,3%; в 1936 г. — 2472 человека, или 1,4%; в 1937 г. — 1068 человек, или 0,9%; в 1938 г. — 39 человек. Всего с 14 сентября 1932 г. по 31 января 1938 г. в Дмитлаге умерло 22842 человека.

В 1937—1938 гг. был подготовлен макет книги о строительстве канала Москва — Волга. И размер, и объем, и структура книги были сделаны в явное подражание изданной в 1934 г. книги о строительстве Беломорско-Балтийского канала имени Сталина. Объем макета книги о строительстве канала Москва — Волга — 352 страницы. Среди цветных и черно-белых иллюстраций — портрет Сталина, рисунки художников-каналоармейцев, схемы трассы и т.п. В отличие от книги о строительстве Беломорско-Балтийского канала, в макете нет ни главы о чекистах, нет ни одного их портрета. Дело в том, что большая часть из руководства строительства и Дмитлага были репрессированы. Книга не увидела свет, скорее всего, потому, что некоторые из авторов глав книги были также вскоре арестованы и расстреляны, как, например, автор вступительной статьи секретарь ЦК ВЛКСМ А.В. Косарев.

Среди оставшихся в живых авторов статей: С.Я. Жук, А.И. Фидман, Е.Д. Рубинчик, Г.Д. Афанасьев, Ю.А. Липский, И.С. Фридлянд. В книге семь глав: 1. Великая сталинская магистраль (партийно-правительственные документы по строительству канала); 2. Проект трассы; 3. Покорение природы; 4. Инженеры; 5. Второе рождение (рассказы и стихи заключенных); 6. Ночь на трассе (корреспонденция-запись одной ночи на строительстве); 7. Памятник эпохи (архитектура канала).

## ДОКУМЕНТЫ

### № 17

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 758 «О НАЗНАЧЕНИИ П.Я. БОВИНА НАЧАЛЬНИКОМ МОСКОВСКОГО ВОЛЖСКОГО КАНАЛА»

*1 сентября 1931 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Назначить тов. Бовина, Павла Яковлевича, начальником Московского Волжского канала.

*Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
Я. РУДЗУТАК*

*Зам. управляющего делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
И. МИРОШНИКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 62. Л. 169. Подлинник.

### № 18

#### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 846 С ОБЪЯВЛЕНИЕМ «ПОЛОЖЕНИЯ О ГОСУДАРСТВЕННОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПО СООРУЖЕНИЮ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА И МОСКОВСКОГО ПОРТА “МОСКАНАЛСТРОЙ”»

*10 октября 1931 г.*

1. Задачей Государственного Строительства по сооружению канала Москва — Волга и Московского Порта — «Москаналстрой» — является постройка сооружений, обеспечивающих снабжение г. Москвы, устройство в этом городе порта и создание водного пути, соединяющего г. Москву с Волгой.

2. Для осуществления указанных целей на Москаналстрой возлагается:

а) производство изысканий, составление проектов и постройка каналов, плотин, шлюзов, акведуков, водоводов, регулиционных речных сооружений, мостов, портовых бассейнов, набережных складов, элеваторов, железнодорожных и гужевых путей на территории порта и канала;

б) временная, до передачи соответствующим учреждениям, эксплуатация сооружений Москаналстроя;

в) постройка мастерских, а также технических и гражданских зданий, связанных с осуществлением постройки канала и порта.

3. Москаналстрой состоит в непосредственном ведении Президиума Московского Городского Исполнительного Комитета, на который возлагается:

а) общее наблюдение за строительством Москаналстроя, в частности за выполнением утвержденных планов;

б) рассмотрение представляемых Управлением Москаналстроя общих и годовых планов работ и финансирования строительства и внесение их на утверждение СТО с заключением Госплана и НКФ Союза ССР;

в) утверждение представляемых Управлением Москаналстроя основных проектов сооружений Москаналстроя в их общей форме, основных технических условий выполнения главных сооружений Москаналстроя и основных элементов оборудования этих сооружений, ежегодных смет, годовых и заключительных балансов и отчетов Москаналстроя;

г) разрешение вопросов о привлечении иностранной экспертизы;

д) рассмотрение докладов о положении дел Москаналстроя, представляемых Управлением.

4. Проекты сооружений Москаналстроя в части, относящейся к речному транспорту, должны быть согласованы с Народным Комиссариатом водного транспорта, а в части ж.-д. строительства — с НКПС.

Народному Комиссариату Водного Транспорта принадлежит право контроля сооружений, связанных с судоходством или затрагивающих интересы судоходства.

НКПС принадлежит право контроля за ж.-д. строительством Москаналстроя.

5. Проекты в части, относящейся к охране труда, должны быть согласованы с Народным Комиссариатом Труда Союза ССР.

6. Программа водохозяйственных изысканий и исследований согласовывается с заинтересованными учреждениями (НКВод, НКПС, ВСНХ СССР, НКЗем Союза ССР, Нар. Ком. Коммунального Хозяйства РСФСР, Облсполком Иванов. области, Краевой Исполком Нижегородского края и др.) и утверждается СТО.

7. Управление Москаналстроя состоит из начальника Управления строительством, главного инженера и их помощников. Начальник Управления и главный инженер назначаются Советом Народных Комиссаров Союза ССР.

8. Помимо Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР, его Президиума, Совета Народных Комиссаров Союза ССР, Совета Труда и Оборона и Президиума Мосгорисполкома, никакие государственные учреждения или должностные лица не имеют права вмешиваться в административную и хозяйственную деятельность Управления.

9. Управление Москаналстроя осуществляет высший технический надзор и непосредственное руководство всеми указанными в ст. 3 работами, для чего оно выполняет следующие функции:

а) производит необходимые для строительства технические и экономические изыскания и обследования, составляет общие и детальные проекты, расценочные ведомости, типы сооружений, технические условия производства работ и т.п.;

б) разрабатывает общий и календарные планы производства работ, общую и годичную производственные программы, ежегодную смету и календарные планы финансирования работ и представляет эти планы, программы и сметы в Президиум Мосгорисполкома;

в) производит работы согласно утвержденным производственным программам, календарным планам работ и планам финансирования и устанавливает общий распорядок производства работ (организационный план);

г) вносит необходимые по ходу работ изменения в утвержденные проекты, планы и технические условия производства работ, без нарушения, однако, основных утвержденных заданий;

д) распоряжается средствами Москаналстроя;

е) заготавливает необходимый хозяйственный и технический инвентарь, оборудование и материалы, утверждает списки и спецификации оборудования, подлежащего закупке за границей;

ж) организует вспомогательные предприятия и устройства (мастерские, склады, транспортные средства, разработку карьеров и т.п.), необходимые для исполнения работ, а также предназначенные для рационализации и механизации строительных работ;

з) возводит отдельные жилые здания и поселки и организует учреждения технического, хозяйственного, медико-санитарного и культурно-просветительного характера, необходимые для обслуживания рабочих и служащих Управления;

и) временно эксплуатирует сооружения Москаналстроя до передачи их в ведение соответствующих органов, а также реализует остатки ненужного имущества и инвентаря путем продажи или обмена;

к) принимает в случаях, не терпящих отлагательства, в целях сохранения в целости и прочности сооружений все необходимые меры;

л) пользуясь правами юридического лица, заключает всякого рода сделки, причем договоры подряда и поставки, заключаемые Управлением Москаналстроя, независимо от суммы, на какую они заключены, не подлежат утверждению Президиума Мосгорисполкома;

м) организует весь аппарат Управления, утверждает его штаты, устанавливает предметы ведения и порядок деятельности отделов, служб и частей Управления, назначает, перемещает и увольняет служащих и рабочих; заключает от имени Москаналстроя коллективные договоры с профессиональными союзами и персональные трудовые договоры с лицами, приглашенными на службу в Управление;

н) осуществляет общее руководство и надзор за правильным исполнением всеми без исключения служащими и рабочими возложенных на них обязанностей и в подлежащих случаях налагает на них дисциплинарные взыскания;

о) командировывает с разрешения Президиума Мосгорисполкома служащих Управления за границу на предмет получения консультаций, ознакомления с техническими усовершенствованиями, изучения специальных вопросов, производства заказов, наблюдения за их выполнением и приемом;

п) утверждает инструкции о формах и порядке ведения отчетности;

р) издает отчеты по изысканиям, проектам и работам, а также информационные бюллетени и другие печатные труды строительства.

Примечание. Управление сносится со всеми государственными, общественными и кооперативными учреждениями и предприятиями, причем с Центральным Исполнительным Комитетом Союза ССР, Советом Народных Комиссаров Союза ССР и Советом Труда и Оборона, а также с ЦИКаами, совнаркомками и экономическими советами (совещаниями) союзных республик Управление сносится не иначе как через посредство Президиума Мосгорисполкома.

10. Управление Москаналстроя представляет доклады о положении дел Москаналстроя в Президиум Мосгорисполкома.

11. Управление Москаналстроя по мере осуществления возложенных на него работ передает подлежащим органам с составлением приемочно-сдаточных актов законченные сооружения и представляет в копиях соответствующие исполнительные чертежи, пояснительные записки, планы, акты заложения оснований всех сооружений, описания повреждений в сооружениях с указанием принятых мер к их устранению и достигнутых результатов, а также копии со всех прочих документов, относящихся к сдаваемым сооружениям.

12. Управление Москаналстроя, по мере осуществления возложенных на него работ, представляет в Президиум Мосгорисполкома заключительные денежные, материальные и технические отчеты по каждому законченному сооружению, расчеты, акты освидетельствования и приемки сооружений, подлинники документов, перечисленных в ст. 11, а также приемочно-сдаточные акты на все исполненные и переданные по принадлежности сооружения и прочие имеющиеся у него документы, относящиеся к упомянутым сооружениям.

13. Финансирование Москаналстроя производится как по общесоюзному бюджету, так и по Московскому городскому бюджету в соответствии с утверждаемым СТО финансовым планом (п. «б» ст. 3).

В плане финансирования Москаналстроя могут быть предусмотрены и другие средства, предоставляемые для этой цели государственными органами и общественными организациями, непосредственно заинтересованными в строительстве.

14. Начальнику Управления предоставляется право переносить ассигнуемые на Москаналстрой кредиты из одного параграфа в другой с последующим о том уведомлением Президиума Моссовета.

15. Управление Москаналстроя имеет пребывание в г. Москве. Управление Москаналстроя имеет печать с изображением своего наименования.

16. Порядок ликвидации Москаналстроя определяется особым постановлением Совета Труда и Оборона.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР Я. РУДЗУТАК  
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 62. Л. 349—355. Подлинник.

№ 19

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 815 «О НАЗНАЧЕНИИ Л.И. КОГАНА  
НАЧАЛЬНИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА»**

*26 мая 1932 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Назначить т. Когана Л.И. начальником строительства канала Волга — Москва с оставлением его до ноября с/года начальником строительства Беломорско-Балтийского канала с тем, чтобы организация строительства на Беломорско-Балтийском канале была сохранена полностью и чтобы руководство строительством Беломорско-Балтийского канала не понесло ущерба, имея при этом в виду, что ос-



новная масса строителей Беломорского канала должна быть направлена на строительство Камышинской плотины.

2. Освободить тов. Бовина от обязанностей начальника строительства канала Волга — Москва.

*Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. КУЙБЫШЕВ*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 68. Л. 145. Подлинник.

№ 20

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 859 «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОДНОГО КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА»

*1 июня 1932 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Немедленно приступить к сооружению водного канала Волга — Москва, утвердив Дмитровский вариант направления этого канала. Работы по сооружению канала закончить к ноябрю месяцу 1934 г.

При постройке плотин на реке Москве исходить из необходимости полного уничтожения Бабьегогородской плотины<sup>1</sup>.

2. Строительство канала отнести к особому списку крупных индустриальных строек и поручить Госплану СССР в квартальных планах распределения стройматериалов выделять целевые фонды для этого строительства.

3. Обязать Наркомтяжпром СССР обеспечить строительство основным оборудованием, согласовав с Москаналстроем номенклатуру оборудования и сроки его поставки.

4. Обязать Наркомлес отпустить в 1932 году необходимый строевой лес со сплава Верхней Волги.

5. Предложить Наркомзему РСФСР отвести для строительства лесосеки в бассейне реки Дубны, Дмитровском районе и в районах Верхней Волги.

6. Обязать НКТруд СССР отвести строительству районы для вербовки рабочей силы.

7. Разрешить использование на строительстве части рабочей силы, техперсонала и оборудования, освобождающихся от работ на строительстве Беломорско-Балтийского канала, имея при этом в виду, что основная масса строителей Беломорского канала должна быть направлена на строительство Камышинской плотины.

<sup>1</sup> Бабьегогородская плотина — плотина на р. Москве выше Большого Каменного моста, расположенная между Кропоткинской и Берсеневской набережными. Построена в 1836 г. для увеличения судоходных глубин (подпор воды 2,8 м). Названа по соседней местности «Бабий городок». Во время весеннего ледохода разбиралась, после паводка собиралась. Ликвидирована в 1937 г. после подъема воды в р. Москве до отметки 120 м над уровнем моря, обеспечившего судоходные глубины на всем протяжении реки в черте города.

8. Приравнять рабочих канала в снабжении к рабочим торфоразработок ввиду смежности этих работ.

9. Обязать Наркомвод обеспечить строительство канала землесосами.

*Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР*

*В. КУЙБЫШЕВ*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*

*П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 68. Л. 247—248. Подлинник.

**№ 21**

**ПРИКАЗ ОГПУ № 889/с**

**«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДМИТРОВСКОГО ИТЛ ОГПУ»**

*14 сентября 1932 г.*

*Секретно*

1. Сформировать на территории Московской области Дмитровский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ с расположением Управления в г. Дмитрове.

2. Отделу Кадров ОГПУ произвести укомплектование Дмитровского лагеря ОГПУ.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 2. Л. 78. Типографский экземпляр.

**№ 22**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1652/342**

**«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА»**

*28 октября 1932 г.*

*Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Не возражать против использования рабочих и технических сил Беломор-строя для строительства канала Волга — Москва и Истринской плотины, возложив на ОГПУ организацию и руководство этим делом.

2. Строительство окончить к августу 1934 года.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*

*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров СССР*

*П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 466. Л. 58. Подлинник.

**№ 23**

**ПРИКАЗ ОГПУ № 1005 «О НАЗНАЧЕНИИ РУКОВОДЯЩЕГО СОСТАВА  
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА»**

*31 октября 1932 г.*

1. Постановлением Совнаркома Союза ССР строительство канала «Волга — Москва» возложено на ОГПУ.

2. Начальником строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Коган Л.И., по совместительству с должностью Начальника Беломорстроя.

3. Заместителем Начальника Строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Рапопорт Я.Д., по совместительству с должностью Зам. Нач. Пл. Упр. Лагерь ОГПУ и Зам. Нач. Беломорстроя.

4. Помощником Нач. Строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Френкель Н.А., по совместительству с должностью Нач. Работ Беломорстроя.

5. Нач. Финотдела Строительства назначить тов. Берензона Л.И., по совместительству с должностью Нач. Фин. Отдела ОГПУ.

6. Главным Инженером Строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Фидман А.И.

7. Зам. Главного Инженера Строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Жук С.Я., по совместительству с должностью Зам. Главного Инженера Беломорстроя.

8. Зам. Главного Инженера Строительства канала «Волга — Москва» назначается тов. Шапошников Н.Ф.

9. Управление Строительством канала «Волга — Москва» реорганизовать, слив параллельно существующие в этом Управлении и в системе Управления Лагерь ОГПУ органы.

10. Из Отделения Снабжения (5-го Отделения) Главного Управления Лагерь ОГПУ выделить самостоятельное Отделение Технического Снабжения (8-е Отделение).

11. Начальником Отделения Технического Снабжения Главного Управления Лагерь ОГПУ назначить тов. Курина М.С.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 2. Л. 92—92 об. Подлинник.

## № 24

### ПРИКАЗ ОГПУ № 0107 «О НАЗНАЧЕНИИ С.Г. ФИРИНА НАЧАЛЬНИКОМ ДМИТРОВСКОГО ИТЛ ОГПУ»

23 сентября 1933 г.

*Секретно*

#### § 1.

Назначается:

Начальником Дмитровского исправительно-трудового лагеря ОГПУ и зам. нач. строительства «Волга — Москва» Фирин Семен Григорьевич, зам. начальника ГУЛАГА ОГПУ — по совместительству.

#### § 2.

Агентурно-оперативное обслуживание Дмитровского испр.-труд. лагеря, по примеру всех лагерей ОГПУ, возложить на III отдел ГУЛАГА ОГПУ, для чего:

1) Особую инспекцию ПП ОГПУ МО по Дмитлагу ОГПУ — РАСФОРМИРОВАТЬ и весь личный состав таковой передать в ГУЛАГ ОГПУ.

2) III отдел ДМИТЛАГА подчинить во всех отношениях начальнику лагеря.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 3. Л. 192. Типографский экземпляр.

№ 25

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 2620  
«О НАЗНАЧЕНИИ С.Я. ЖУКА ГЛАВНЫМ ИНЖЕНЕРОМ СТРОИТЕЛЬСТВА  
МОСКОВСКО-ВОЛЖСКОГО КАНАЛА»***3 декабря 1933 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Освободить тов. Фидмана А.И. от обязанностей Главного инженера по строительству Московско-Волжского канала в связи с назначением его главным инспектором строительства Московско-Волжского канала.

2. Назначить тов. Жука С.Я. Главным инженером по строительству Московско-Волжского канала.

*Зам. Председателя Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. КУЙБЫШЕВ*

*Зам. Управляющего Делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
Г. ЛЕПЛЕВСКИЙ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 81. Л. 138. Подлинник.

№ 26

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 2640 «О КАНАЛЕ ВОЛГА — МОСКВА»***7 декабря 1933 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Одобрить трассу канала и основные сооружения строительства.

2. Ввиду увеличения габаритов канала Волга — Москва и сооружений на нем, также ввиду значительного увеличения в связи с этим объема работ срок окончания строительства продлить до конца 1935 г. с тем, что в эксплуатацию канал вступает с начала навигации 1936 г.

3. Предложить СТО в 10-дневный срок рассмотреть все заявки Москва-Волгостроя на оборудование и материальное снабжение, исходя из установленной суммы финансирования в 1934 г. 400 млн. рублей, в частности, в связи с тем, что предоставленное строительству механическое оборудование не обеспечивает надлежащего развертывания земляных работ, составляющих основу сооружения канала, рассмотреть вопрос и выделить Москва-Волгострою в 1934 г. (I и II кв.) дополнительное количество мощных экскаваторов и передать ОГПУ на время строительства канала Ковровский экскаваторный завод с условием обеспечения интересов снабжения экскаваторами НКПС.

4. Предложить НКТП разместить на заводах Московской области, на заводах Краматорском, Брянском, Днепропетровском и на Ленинградских заводах заказы Москва-Волгостроя на металлические затворы, конструкции и механизмы для плотин шлюзов, а также мостовые фермы, обязав свои предприятия выполнять в первую очередь заказы строительства канала Москва — Волга на металлические конструкции для шлюзов, плотин, насосных станций, мостов, механизмы и запасные части к ним.

5. Считать необходимым немедленно приступить к постройке Ивановской плотины на реке Волге, являющейся составной частью Средволгостроя.

Учитывая, что Ивановская плотина связана с системой канала Москва — Волга, поручить строительство этой плотины Москволгострою с окончанием ее одновременно с окончанием канала.

При Ивановской плотине на реке Волге построить гидроэлектростанцию мощностью 60 тыс. квт. Строительство гидростанции возложить на Москволгострой. Проектирование же, заказ оборудования и монтаж возложить на Главэнерго, обязав последний обеспечить рабочими проектами подводную и надводную часть здания гидростанции к 1-му марта 1934 г.

6. Ввиду плохой пропускной способности Савеловской ж.-д. линии при нынешнем ее состоянии и невозможности обеспечить перевозки Москволгостроя, признать необходимым в течение 1934 г. не позднее августа — сентября уложить вторые пути на участке Хлебниково — Дмитров (45 клм.). Постройку вторых путей поручить Управлению Москволгостроя, снабжение материалами (рельсы, костыли, накладки, шпалы и пр.) и денежными средствами возложить на НКПС.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Зам. Управляющего Делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*Г. ЛЕПЛЕВСКИЙ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 81. Л. 168—169. Подлинник.

№ 27

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР И ЦК ВКП(б) № 2011  
«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

*7 сентября 1935 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) устанавливают, что начатое, согласно постановления июньского пленума ЦК ВКП(б) 1931 года, в июле 1932 года строительство канала Волга — Москва успешно развернулось в течение 1934 и 1935 г.г. широким фронтом на всех участках сооружений и позволяет расширить первоначальную программу строительства, рассчитанную на улучшение водоснабжения г. Москвы и обеспечение элементарных условий санитарного оздоровления города и судоходства по Москве-реке и создать глубоководное транспортное соединение р. Москвы с р. Волгой.

На 1-е июля 1935 года на строительстве канала Волга — Москва выполнены:

Земляные работы	61,7 млн. куб. м.	Или 45,7% общего объема работ
Бетонных и железобетонных работ	638 тыс. куб. м.	Или 22% -+-
Построено жилых коммунальных и прочих зданий	4,5 млн. куб. м.	

К этому же сроку сооружена Истринская плотина, увеличившая уже подачу воды в г. Москву для водоснабжения, Перервинский шлюз (плотина заканчивается строительством в текущем году), обеспечивающий вместе с плотиной ликвидацию Бабьегородской плотины, повышение уровня Москвы-реки в пределах города почти на 3 метра и сквозное судоходство больших судов на всем протяжении Москвы-реки от Перервы до Кунцева. Кроме того, в основном заканчиваются в 1935 году: шлюз № 3, труба № 173 на реке Сестре, Карамышевская плотина (вчерне), плотины района Учинского водохранилища (Пестовская, Пяловская, Пироговская, Акуловская), Икшинская плотина и ряд других более мелких сооружений.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Отметить, что, согласно заключения технической экспертизы Госплана СССР, развернутые на строительстве канала Москва — Волга строительные работы в целом организованы рационально и продуманно, с применением ряда новейших достижений техники. На строительстве широко применены экскаваторные работы и гидромеханизация, а также мелкая механизация, изготовляемая средствами самого строительства; процент механизации земляных работ доведен на май месяц с.г. до 40%; организована хорошая телеграфно-телефонная связь со всеми точками строительства; образцово поставлена ежедневная оперативная отчетность; проведена работа по обучению и по повышению квалификации строителей; несмотря на исключительные объемы, значительную трудность и сложность технического разрешения проблемы, в короткий срок составлен проект всего строительства.

Вместе с тем отметить, что наряду с наблюдающимся значительным форсированием земляных работ на строительстве имеет место отставание по другим видам работ: бетонным работам, развитию ремонтных баз, транспорту и механизации обработки инертных материалов.

2. Одобрить разработанный Москва-Волгостроем НКВнудела СССР схематический проект канала Москва — Волга, предусматривающий:

- во-первых, дополнительное снабжение г. Москвы и Московской промышленности питьевой волжской водой в размере 36 куб. м./сек.;
- во-вторых, обводнение реки Москвы и ее протоков волжской водой в размере 33 куб. м./сек. В целях улучшения их санитарного состояния;
- в-третьих, повышение уровня реки Москвы в пределах города до отметки +120 м., с устранением Бабьегородской плотины;
- в-четвертых, получение 150 млн. кв./час. гидроэнергии;
- в-пятых, создание глубоководного транспортного соединения р. Москвы с р. Волгой.

Проект включает следующие основные сооружения:

- а) узел сооружений на р. Волге (бетонная и земляная плотина и шлюз);
- б) судоходно-водоводный канал (глубиной 5,5 м. и габаритами шлюзов 290 метров длины, 30 метров ширины и 5,5 метра глубины), от ст. Иваньково на р. Волге до с. Шукино на р. Москве, протяжением в 128 км. с 7 шлюзами, 6 плотинами и 5 насосными станциями;
- в) две бетонные плотины и два шлюза на реке Москва у с. Карамышево и с. Перерва;

г) водопроводный канал, протяжением в 31 км. от водохранилища на р. Уче до Сталинской водопроводной станции;

д) Истринский гидротехнический узел и

е) восемь гидростанций при плотинах суммарной установленной мощностью в 67 тыс. квт.

3. Установить общий размер капиталовложений, потребных для сооружения канала Москва — Волга, по представленному схематическому проекту, при общих объемах основных видов работ: в 135 млн. куб. м. земляных, 2.900 тыс. куб. м. бетонных и 28 тыс. тонн металлоконструкций, всего на сумму в 1.400 мил. р., в том числе гидротехнические сооружения — 980 млн. руб., вспомогательные и подсобные сооружения 150 млн. рублей, эксплуатационные сооружения 22 млн. рублей, отчуждения и перенос селений с трассы канала и из зоны затопления — 90 млн. рублей, проектно-изыскательные работы — 46 млн. руб. и приобретение стройоборудования и временные сооружения — 112 млн. рублей.

4. Обязать Москва-Волгострой Наркомвнудела СССР закончить разработку полного технического проекта канала Москва — Волга и представить к 15-му сентября 1935 г. на утверждение Совета Народных Комиссаров Союза ССР как полный технический проект, так и генеральную смету строительства, план организации и календарный план производства работ.

Технические проекты и сметы на строительство гидростанций Химкинской, Перервинской и Акуловской представить к 1 января 1936 года.

5. Обязать Москва-Волгострой НКВД СССР закончить строительство и сдать в эксплуатацию канал Москва — Волга к навигации 1937 г., в связи с чем установить следующий погодный план выполнения строительством основных работ:

	Выполнено на 1.1.35 г.	План 1935 г.	План 1936 г.	План кварт. 1937 г.	Всего
Земляных работ в млн. куб. м.	42,3	48,8	44,0	0,7	135,8
Бетонных и железобетонных работ в тыс. куб. м.	312,0	1.200	1.300	88	2.900
Металлич. конструкций в т.	100,0	14.600	13.400	—	28.100

6. Для обеспечения выполнения Москва-Волгостроем указанной программы работ:

а) определить размер финансирования по строительству Москва — Волга канал на 1935 г. в 350 млн. руб., на 1936 г. — в 465 млн. руб. и на 1937 г. — в 120 млн. руб., отпустив в связи с этим строительству в текущем году сверх 275 млн. рублей, предусмотренных планом 1935 г. дополнительно 75 млн. рублей из резервного фонда Совнаркома Союза;

б) предложить Госплану СССР и НКТП обеспечить выделение Москва-Волгострою, в соответствии с календарно-производственным планом его работ, необходимого оборудования и стройматериалов.

7. В целях разгрузки центральной части Москвы от транзитно-грузового движения, обеспечения пропуска по Москве-реке крупнейших волжских судов и ка-

раванов, требующих более значительных габаритов мостов и радиусов закруглений, чем предусмотрено планом реконструкции Москвы, а также облегчения пропуска паводочных вод, угрожающих ежегодным затоплением прибрежных районов столицы, обязать Москва-Волгострой НКВД СССР:

а) к 1 января 1936 года разработать технический проект и смету реконструкции Москвы-реки на участке Шукино — Перерва (включая Хорошевское, Андреевское, Дорогомиловское и Лужнецкое спрямления) и к 1 июля 1936 г. технические проекты и смету юго-восточной гавани, согласовав проекты с Моссоветом, НКПС и НКВодом;

б) осуществить к навигации 1937 г. транспортную реконструкцию Москвы-реки на участке Шукино — Перерва на глубину в 3,5 м., с одновременным проведением Хорошевского спрямления, а к навигации 1939 г. также и постройку Юго-Восточной гавани.

8. Обязать Моссовет к 1 октября 1935 г. представить в Совет Труда и Оборона погодный производственный план и проекты реконструкции городских мостов столицы.

9. Обязать НКПС при постройке нового моста Моск. Бел. Балт. ж.д. через Москву-реку у дер. Фили предусмотреть необходимость доведения его габаритов до габаритов мостов на канале Волга — Москва.

10. Для обеспечения надлежащего освоения городом канала Москва — Волга:

а) обязать Моссовет представить в Совет Труда и Оборона к 1 октября с.г. развернутый погодный план освоения городом подаваемой по каналу Москва — Волга воды, вместе с планом реконструкции как водопроводной, так и канализационной сетей города и его очистных сооружений;

б) возложить на Москва-Волгострой НКВнудела СССР строительство к концу 1938 года Северного Городского канала и производство работ по реконструкции и шлюзованию р. Яузы.

Обязать Москва-Волгострой НКВнудела СССР представить к 1 января 1936 г. согласованный с НКВнуделом СССР и Моссоветом технический проект Северного Городского канала и шлюзования р. Яузы и смету этих работ.

Обязать Моссовет передать Москва-Волгострою все имеющиеся проектно-исследовательские материалы.

Поручить т.т. Ягоде и Булганину договориться о необходимом пополнении технического персонала Москва-Волгостроя работниками, руководившими разработкой указанных проектно-исследовательских материалов.

Отпустить из резервного фонда СНК СССР на производство проектно-исследовательских работ по сооружению Северного Городского канала, реконструкции и шлюзованию р. Яузы 2 млн. рублей.

11. Обязать Наркомтяжпром, Наркомвод, НКПС, НКЛегпром, НКПищепром, Наркомздрав РСФСР, НКЗем СССР и РСФСР, Всекоопинсоюз, Всекоопромсовет и Моссовет — полностью обеспечить к 1 марта 1936 года ограждение и перенос находящихся в их ведении предприятий, попадающих в зону будущих затоплений и подтоплений в районе Москвы-реки в связи с поднятием уровня Москвы-реки весной 1936 года до отметки +120 метров.

*Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН  
Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ*



№ 28

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР И ЦК ВКП(б) № 2012  
«О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ПОДГОТОВКЕ К ЭКСПЛУАТАЦИИ  
КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

*7 сентября 1935 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

Для обеспечения своевременного судоходного освоения канала Москва — Волга и реконструируемого участка Москвы-реки (Щукино — Перерва):

1. Обязать Наркомвод:

а) закончить к 1 марта 1936 года перенос причалов, пристаней и пассажирского вокзала на Москве-реке на другие участки в связи с намеченным поднятием уровня реки Москвы до отметки +120 метров;

б) закончить к 1 сентября 1936 года строительство первой очереди Нагатинских мастерских в объеме, обеспечивающем ремонт пригородного флота в зиму 1936—1937 г.г.;

в) построить на верфях НКВода к навигации 1937 года деревянный тоннаж общей грузоподъемностью в 65 тыс. тонн и 20 пассажирских глиссеров вместимостью от 10 до 30 человек;

г) построить на Москве-реке к тому же сроку механизированные пристани общего пользования, а также мелкие пристани внутригородского значения, согласовав в месячный срок размещение этих пристаней с Моссоветом;

д) оборудовать к открытию канала Москва — Волга пристанями В. Волгу на участке Иваново — Калинин, построив в г. Калинин пассажирский вокзал и реконструировав Калининский затон.

Калининскому облисполкому и горсовету в 3-месячный срок отвести для этой цели НКВоду необходимые участки.

2. Поручить Моссовету установить по согласованию с промышленными наркоматами точки расположения пристаней заводского значения.

3. Обязать НКТяжпром построить и сдать НКВоду для Московско-Волжского и Верхне-Волжского водного пути:

а) в 1-м квартале 1937 г. грузопассажирских и пассажирских теплоходов общей мощностью 6 тыс. эфф. сил и буксирных паротеплоходов общей мощностью в 4.500 л.с.;

б) 9 дноуглубительных снарядов со сроками сдачи: 4-х землесосов производительностью в 250 куб. м. к 1-му мая 1936 года и 5 землечерпалок той же производительностью к 1-му мая 1937 года;

в) 20 кранов на гусеничном ходу для погрузо-разгрузочных работ со сроком сдачи к навигации 1937 года.

Предложить НКВоду совместно с НКТП обеспечить разработку технически усовершенствованных типов указанных выше судов, соответствующих общему назначению канала Москва — Волга, подвергнув проекты этих судов специальной экспертизе при участии Моссовета и Москва-Волгостроя с тем, чтобы детальные технические задания по постройке упомянутого флота передать НКТП не позднее 1-го октября т.г.

4. Предложить НКТП совместно с Моссоветом разработать вопрос о строительстве нефтяной гавани и внести свои предложения о точке и сроках строительства этой гавани в трехмесячный срок.

5. Обязать Москва-Волгострой НКВД СССР построить к навигации 1937 г. затон и судоремонтные мастерские для флота канала, для чего Наркомводу к 1 января 1936 г. составить технический проект и смету на эти сооружения, согласовав место их расположения с Моссоветом и Москва-Волгостроем.

6. Обязать Мособлисполком и Моссовет в 3-месячный срок отвести и закрепить за НКВодом необходимые земельные участки для размещения эксплуатационных поселков и портовых сооружений как на трассе канала, так и на реконструируемом участке Москвы-реки.

7. Для обеспечения выполнения указанной программы подготовки к транспортному освоению канала Москва — Волга и реконструируемого участка Москвы-реки ассигновать в текущем году Наркомводу из резервного фонда СНК СССР 8 млн. руб. на заказ и приступ к постройке необходимого флота, перенос и закладку новых пристанских сооружений, а также форсирование постройки Нагатинских мастерских.

8. Предложить СНК РСФСР в 2-месячный срок установить порядок отвода и содержания санитарной охранной зоны в районе канала Москва — Волга, а также общеобязательные санитарные правила для транспортного и иного использования канала и его водохранилищ.

*Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН*  
*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 106. Л. 412—414. Заверенная копия.

№ 29

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР И ЦК ВКП(б) № 2074**  
**«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГИДРОУЗЛОВ В РАЙОНЕ УГЛИЧА И РЫБИНСКА»**

*14 сентября 1935 г.*

*Не подлежит оглашению*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Для обеспечения необходимого судоходного подхода к каналу Москва — Волга со стороны Волги с судоходными глубинами в 5 метров от устья канала до соединения с Волго-Балтийским водным путем (Марининской системой) и для создания водохранилища в районе Молого-Шекснинского междуречья с целью достижения на всем протяжении Волги от Рыбинска до Астрахани однообразных гарантированных глубин не менее чем в 2,3 метра (вместо имеющихся в настоящее время на верхних плесах глубин в 1,4—1,9—2,15 метра) и выработки гидроэнергии осуществить транспортно-энергетическую реконструкцию Верхней Волги путем сооружения 2-х гидроузлов:

а) выше г. Углича с отметкой подпертого бьефа +115,5 м. с одной линией шлюзов размером 290 x 30 x 5,5 м. и гидростанцией с установленной мощностью порядка 100 тыс. квт.;

б) в районе г. Рыбинска с отметкой подпертого бьефа порядка +98 м., в составе узла сооружений на р. Волге выше Рыбинска, с двумя линиями шлюзов разме-

рами 290x30x5,5 м. и гидростанцией с установленной мощностью порядка 200 тыс. квт., плотины на реке Шексне и сооружений, обеспечивающих плавание речных судов по водохранилищу.

2. Прекратить подготовительные работы по постройке Ярославского гидроузла ввиду того, что постройка Рыбинского гидроузла и создаваемого им водохранилища разрешает задачу создания глубоководного подхода к Волги и Волго-Балтийского пути к каналу Москва — Волга и полного использования гидроэнергии стока В. Волги, Мологи и Шексны, делая излишней постройку Ярославского гидроузла, с отнесением всех расходов, произведенных на изыскания, проект и подготовительные работы по Ярославскому гидроузлу, на стоимость Рыбинского гидроузла.

3. Возложить строительство Угличского и Рыбинского (Волго-Шекснинского) гидроузлов на НКВнудел СССР, обязав НКВнудел СССР обеспечить окончание строительства этих гидроузлов к навигации 1939 года.

4. Обязать Наркомвод обеспечить в навигации 1939 г. все плесы Волги достаточным числом землечерпательных снарядов для производства ремонтного землечерпания, необходимого для поддержания на всем протяжении Волги от Рыбинска до Астрахани гарантированных глубин не менее 2,3 метра.

5. Обязать НКВД СССР:

а) к 1-му сентября 1936 г. разработать и представить в СНК СССР технический проект, план производства работ и смету Угличского гидроузла;

б) к 1-му сентября 1936 г. разработать и представить в СНК СССР технический проект, план производства работ и смету Рыбинского гидроузла, исходя из ориентировочной отметки +98 мтр., а к 1.1.37 г. закончить комплексные изыскания водохранилища с целью уточнения подпорной отметки для рабочего проекта.

Принять к сведению заявление НКВД СССР, что все сооружение Рыбинского гидроузла, включая стоимость ликвидируемого Ярославского узла, перенос затопляемых построек и бытовых сооружений, не будет превышать 760 млн. руб.

6. Разрешить приступить к подготовительным работам по Угличскому и Рыбинскому гидроузлам до утверждения технических проектов и смет и финансирование Промбанком этих работ по месячным планам и сметам ГУЛАГа НКВнудела.

7. Обязать Наркомтяжпром:

а) закончить ликвидацию Ярославского строительства к 1 января 1936 г., обеспечив ее необходимыми средствами за счет годового лимита капиталовложений на 1935 г., назначенного на Ярославское строительство;

б) при ликвидации передать НКВД СССР все необходимые последнему проектно-изыскательские материалы, а также, с баланса на баланс, необходимое ему оборудование, транспорт и проч. техническое оборудование и по взаимному соглашению с НКВД СССР заключенные договора;

в) откомандировать на строительство Рыбинского узла весь необходимый НКВнуделу СССР аппарат управления и производства Ярославского строительства, оставив, по соглашению между НКВД СССР и НКТП, только необходимое количество работников для ликвидации Ярославского строительства;

г) включить в производственную программу 1937 г. выпуск мощных турбин, с комплектным оборудованием для Рыбинского и Угличского гидроузлов, для чего предусмотреть соответствующее развитие гидротурбостроения, обеспечивающее окончание поставки на мощность 300 тыс. квт. к 1.X.1938 г.

8. Разрешить НКВД СССР производство отчуждений необходимых земель и вырубку леса в зоне затоплений, в пределах не выше отметок 98,0 по бьефу Рыбинск — Углич и 111,5 по бьефу Углич — Ивановско, оформляя заявки на отчуждение и сводку леса через местные советские органы.

9. Отпустить на IV квартал 1935 г. из резервного фонда Совнаркома СССР на строительство Рыбинского гидроузла 15 млн. руб. и Угличского — 25 млн. рублей.

10. Определить объем капиталовложений на 1936 г. по Рыбинскому гидроузлу в 200 млн. рублей и по Угличскому — 150 млн. рублей, включая капиталовложения, предусмотренные НКТП на Ярославский гидроузел на 1936 г.

11. Обязать Госплан СССР:

а) рассмотреть заявки и выделить НКВД СССР необходимые материалы и оборудование для Рыбинского и Угличского гидроузлов как на IV квартал 1935 г., так и на весь 1936 г.;

б) в счет IV квартала 1935 г. выделить в сентябре — октябре на разворот работ по Рыбинскому и Угличскому гидроузлам 100 автомобилей ЗИС, 70 кмтр. рельс нормальной колен (старогодних), 25 паровозов нормальной колен и 400 железнодорожных платформ.

*Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) Л. КАГАНОВИЧ*  
*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 107. Л. 94—96. Заверенная копия.

№ 30

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 0156 «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЛЖСКОГО ИТЛ НКВД»**

7 декабря 1935 г.

*Секретно*

Для производства работ, возложенных на строительства Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Организовать Волжский исправительно-трудовой лагерь с дислоцированием управления лагеря в гор. Рыбинске.

2. Начальником Управления Волжского исправительно-трудового лагеря назначить тов. Рапопорта Я.Д. — заместителя начальника ГУЛАГа НКВД и начальника строительства Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов по совместительству.

3. Заместителем начальника строительства Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов и заместителем начальника Управления Волжского исправительно-трудового лагеря назначить тов. Алексева Н.Н., с освобождением от должности помощника начальника ГУЛАГа НКВД.

4. Заместителем Главного инженера строительства Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов назначить тов. Вержбицкого К.А., с оставлением в должности Главного инженера и заместителя начальника Беломорско-Балтийского комбината НКВД.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 7. Л. 97. Типографский экземпляр.

## № 31

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 727 «О НАЗНАЧЕНИИ М.Д. БЕРМАНА  
НАЧАЛЬНИКОМ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

*9 августа 1936 г.*

В соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8/VIII-36 г.,

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

Начальника строительства канала Москва — Волга — старшего майора государственной безопасности тов. Когана Лазаря Иосифовича освободить от занимаемой должности.

Начальником строительства канала Москва — Волга назначить начальника ГУЛАГа НКВД — комиссара государственной безопасности 3-го ранга тов. Бермана Матвея Давыдовича.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 9. Д. 798. Л. 351. Типографский экземпляр.

## № 32

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 254  
«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЮЖНОГО ПОРТА НА МОСКВЕ-РЕКЕ»**

*15 февраля 1937 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Построить Южный порт на Москве-реке на участке у Сукина Болота, с устройством грузовых и пассажирских причалов и бункерной гавани с железнодорожными подъездными путями и складами и засыпкой болот Сукиного и у деревни Нагатино.
2. Нагатинской набережной не строить.
3. Стоимость всех сооружений определить в 139 миллионов рублей.
4. Срок окончания строительства порта установить к 1 июля 1939 года.
5. Производство всех работ возложить на НКВнудел СССР.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ  
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров И. МИРОШНИКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 125. Л. 287. Подлинник.

## № 33

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 590 «О ХОДЕ РАБОТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ  
КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА И О ПОДГОТОВКЕ КАНАЛА К ПУСКУ»**

*9 апреля 1937 г.*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Отметить, что состояние работ по строительству канала Волга — Москва обеспечивает прием весеннего паводка и пропуск к 1 мая 1937 г. по каналу первых пароходов.

Установить срок окончания строительства Хорошевского спрямления Москва-реки к 1 июня 1937 г., а сдачу канала в постоянную эксплуатацию к 1 июля 1937 г.

2. Учитывая техническую сложность сооружений канала, а также необходимость обеспечить быстрое отрегулирование действия механизмов в пусковой период, признать необходимым эксплуатацию пути и сооружений канала Волга — Москва (шлюзов и участков канала между шлюзами, плотин, насосных станций, гидростанций, водопроводного канала и Сталинской насосной станции) в течение 1937 года возложить на Управление строительства канала (Москва-Волгострой).

3. Возложить на Наркомвод эксплуатацию флота, пристанского хозяйства, производства пассажирских и грузовых операций на канале Волга — Москва.

Разрешить Наркомводу в пределах установленного фонда заработной платы повысить на 25% зарплату плавсоставу на канале Волга — Москва и построить один каменный дом в Химках для работников Наркомвода, обслуживающих канал.

4. В соответствии с пунктом 2-м настоящего постановления предложить:

а) Наркомводу к 15 апреля 1937 года передать Москва-Волгострою из имеющегося у него персонала, предназначенного для эксплуатации канала, 87 инженеров, 77 техников и 113 квалифицированных рабочих, а также 95 инженеров и техников, которые поступают в распоряжение НКВода из учебных заведений, а НКВД передать НКВоду сооружения канала с полным штатом работников, освоенных эти сооружения, к 1 января 1938 года;

б) Моссовету передать Москва-Волгострою для эксплуатации Сталинской насосной станции и водопроводного канала до конца 1937 года 83 человека инженеров, техников, лаборантов и монтеров, в том числе 47 человек к 1 мая 1937 года;

в) НКТяжпрому передать Москва-Волгострою с 15 апреля по 1 июня 1937 года 1100 инженеров, техников, машинистов и эксплуатационных монтеров (электриков и механиков) для обслуживания насосных станций, подстанций, гидростанций, электросетей и механизмов на гидротехнических сооружениях канала.

5. Обязать Наркомвод закончить строительство механизированных причалов в Филях к 15 июня 1937 года, а строительство речного пассажирского вокзала в г. Калинин — к 1 августа 1937 года. До окончания строительства речного вокзала в г. Калинин поставить оборудованный для приема пассажиров дебаркадер.

Закончить к 1 мая 1937 года постройку и оборудование 8 дебаркадеров на следующих пристанях: Щукино, Хлебниково, Чеверово, Большая Волга (Иваньково), Конаково, Лисицыно, Калинин, Рыбинск, а остальные строящиеся дебаркадеры закончить к 15 мая 1937 года.

6. Обязать Наркомтяжпром поставить НКВоду для механизированных причалов в Филях четыре порталных крана, в том числе два крана не позднее 15 июня 1937 года и два крана — к 15 июля 1937 года.

7. Обязать НКВД к 1 июня сдать в эксплуатацию полностью оборудованный пассажирский вокзал в Химкинском порту и павильоны со служебными помещениями на следующих пристанях: «Запрудки», «Торфяная», «Дмитров», «Яхрома», «Влахернская», «Икша», «Пирогово» и к 1 июля 1937 года пассажирский павильон на пристани «Большая Волга».

8. Обязать Моссовет организовать нормальное обслуживание пассажиров Химкинского речного вокзала путем усиления автобусного движения от вокзала до центра города, до остановки троллейбусов и трамваев, а также движение такси от ст. Химки Октябрьской железной дороги до речного вокзала.

9. Предложить Наркомводу и НКВД выделить для оборудования Химкинского речного вокзала 1,5 миллионов рублей, в том числе за счет сметы НКВода — 1 миллион рублей и за счет сметы строительства канала — 0,5 миллионов рублей.

10. Обязать Наркомтяжпром и Наркомвод:

а) отправить с Сормовского завода не позднее 20 апреля сего года 6 пассажирских судов для канала Волга — Москва, из них четыре теплохода по 700 лошадиных сил;

б) перебросить четыре катера по 200 лошадиных сил в город Калинин не позднее 20 апреля сего года с тем, чтобы окончательный монтаж и установка двигателей на этих катерах была произведена в Калининских судоремонтных мастерских;

в) Наркомтяжпрому сдать Наркомводу к 20 апреля 1937 года два буксирных парохода по 300 лошадиных сил с Гороховцевкой верфи, два парохода по 300 лошадиных сил — с Мордовщинской верфи и шесть винтовых буксирных судов по 200 лошадиных сил с Петрозаводской верфи в Ленинграде;

г) Наркомводу обеспечить заход указанных выше судов в канал Москва — Волга не позднее 1 мая 1937 года и к этому же сроку перебросить в канал несамостоятельный тоннаж в количестве 40 тысяч тонн и 8 пассажирских дебаркадеров.

11. Обязать Наркомвод:

а) полностью закончить строительство и оборудование Нагатинского судоремонтного завода к 15 октября 1937 года, немедленно проверив качество строительных и монтажных работ, устранить имеющиеся крупные дефекты в строительстве и о принятых мерах сообщить СНК Союза ССР к 1 мая 1937 года;

б) в месячный срок внести на утверждение СНК предложения о проекте и сроках строительства судоремонтных мастерских в Хлебникове. Ремонт судов канала Москва — Волга в зиму 1937—1938 года обеспечить путем организации в Хлебникове временной ремонтной базы.

12. Обязать Наркомвод произвести в 1937 году землечерпательные работы на Москва-реке на участке Шукино — Перерва в соответствии с постановлением СНК СССР от 8 августа 1936 года № 1429.

Обязать Наркомтяжпром сдать Наркомводу 5 землечерпалок постройки Воткинского завода в следующие сроки: в 1937 году — 3 землечерпалки, из них в июле 1937 года — одну, в августе 1937 года — одну и к 10.IX.37 г. — одну землечерпалку, а остальные две землечерпалки к началу навигации 1938 года.

13. Отмечая, что ряд предприятий не выполнили постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 11 июня 1936 года «О мерах по подготовке к повышению уровня воды на Москва-реке», особенно в части спуска загрязненных сточных вод в Москва-реку и ее притоки, предложить Наркомтяжпрому (т. Межлаук), Наркомлегпрому (т. Любимову), НК ОП (тов. Рухимовичу), НКО (т. Ворошилову), НКВнуторгу (т. Хлопьянкину), НКПищепрому (т. Микояну), НКПСу (т. Кагановичу), НКЗдраву (т. Каминскому), Моссовету (т. Булганину) наложить строгие взыскания на руководителей этих предприятий и предупредить их, что в случае невыполнения решения СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 11 июня 1936 года во вновь установленные

настоящим постановлением сроки руководители этих предприятий будут преданы суду.

14. Принять к сведению заявление руководителей предприятий, не закончивших в срок работы, связанные с поднятием уровня Москва-реки, что эти работы будут ими выполнены в установленные в соответствии с их обязательствами сроки.

15. Ввиду особой вредности спускаемых в водоемы Москва-реки загрязненных вод закрыть 10 апреля 1937 г. (впредь до полного окончания работ по канализации) следующие предприятия с привлечением руководителей этих предприятий к судебной ответственности: Госхимзавод № 2 НКЛегпрома, санаторий «Стрешнево» и санаторий Мособлисполкома имени Воровского (предложив Мособлисполкому разместить больных в других санаториях), Свердловскую картонажную фабрику Всекопромсовета.

Поручить Моссовету (т. Булганину) совместно с НКВнуторгом (т. Хлопьянкиным) ликвидировать откормочные совхозы свиноводтреста НКВнуторга (спускающие сточную воду в Москва-реку и ее притоки), которые не имеют канализации и не могут провести ее до 1 мая 1937 года, с переводом свиного поголовья этих совхозов в другие совхозы.

16. Предложить прокурору СССР произвести расследование причин срыва строительства Тушинской районной очистительной станции директорами предприятий, расположенных в районе этой станции, и обязать НКО, НКЛП РСФСР, НКПС, ГУГВФ, НКЛП и НКЛес закончить сооружение этой станции к 1 мая 1937 года.

17. Обязать НКТП закончить строительство Кунцевской канализации к 15 августа 1937 года.

18. Во изменение решения СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 11 июня 1936 года установить следующие сроки строительства для Чагинской нефтебазы:

а) первая очередь Чагинской нефтебазы — 15 июля 1937 г.;

б) мазутопровод Чагино — Выхино и первая очередь Выхинской раздаточной нефтебазы — 1 июня 1937 года;

в) мазутопровод Выхино — МОГЭС с подогревательными станциями и переходом через Москва-реку — 1 июня 1938 года.

Обязать НКПС переустроить участок Панки — Носово Ленинской железной дороги для пропуска маршрутов большегрузных цистерн для Чагинской базы.

Срок окончания работы по переустройству участка Панки — Носово установить — 1 июля 1937 года.

Разрешить НКТП сохранить Ленинскую нефтебазу в гор. Москве до 1 октября 1938 года.

19. Отсрочить окончание исследовательских работ по подтоплению районов, прилегающих к каналу, до 1 января 1938 года, предложив НКВД к указанному сроку закончить работу.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*М. АРБУЗОВ*



## № 34

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 651 «О НАЗНАЧЕНИИ З.Б. КАЦНЬЕЛЬСОНА  
НАЧАЛЬНИКОМ ДМИТРОВСКОГО ИТЛ НКВД»**

29 апреля 1937 г.

Назначаются:

Заместителем начальника Главного управления лагерей НКВД СССР, начальником Дмитровского лагеря и заместителем начальника строительства Волга — Москва комиссар государственной безопасности 2-го ранга т. Кацнельсон З.Б.

Начальником 3 отдела Дмитровского лагеря и заместителем начальника Дмитлага майор государственной безопасности т. Симановский П.Ш.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 9. Д. 803. Л. 125. Типографский экземпляр.

## № 35

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 188 «ОБ ОБРАЗОВАНИИ УПРАВЛЕНИЯ  
ЭКСПЛУАТАЦИИ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

8 мая 1937 г.

В соответствии с постановлением правительства от 9 апреля 1937 года ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Образовать в составе строительства канала Москва — Волга Управление эксплуатации канала.

2. Начальником Управления эксплуатации и главным инженером назначить тов. Комаровского А.Н.

3. Моему заместителю тов. Берману М.Д. установить структуру, штат и персональные замещения руководящего состава Управления эксплуатации канала Москва — Волга.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 17. Л. 165. Типографский экземпляр.

## № 36

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 192 «О НАГРАЖДЕНИИ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА  
СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА С.Я. ЖУКА»**

15 мая 1937 г.

За исключительные заслуги по строительству канала Волга — Москва наградить главного инженера канала Волга — Москва — дивинженера Жук С.Я. легкой автомашиной ЗИС.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 17. Л. 178. Типографский экземпляр.

№ 37

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 00266 «ОБ УСИЛЕНИИ ОХРАНЫ  
СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА ВОЛГА — МОСКВА»**

20 мая 1937 г.

*Сов. секретно*

В целях усиления охраны ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику строительства канала Волга — Москва тов. Берман организовать работы по окончанию строительства канала таким образом, чтобы в период с 20 мая по 20 июня были закончены все основные работы, с тем чтобы на 20 июня Дмитровский лагерь был максимально свернут.

2. На период после 20 июня на остаточный объем работ оставить только заключенных, осужденных по бытовым статьям из краткосрочных.

3. Из подмосковных районов лагеря (Южный, Сходненский, Карамышевский, Хлебниковский, Водопроводный) в 5-дневный срок изъять всех заключенных, осужденных по к.-р. статьям, и отправить их в другие лагеря.

4. В перечисленных выше подмосковных районах лагеря:

а) охрану из числа заключенных немедленно перебросить в северные районы, пополнив из северных районов охрану вольнонаемными стрелками;

б) пожарную охрану из числа заключенных заменить вольнонаемными работниками.

5. Нач. Дмитлага тов. Кацнельсон пересмотреть списки заключенных, пользующихся правом проживания на частных квартирах, и таковые максимально сократить, переводя заключенных на лагерное положение.

6. Нач. Гушосдора тов. Благодравову всех заключенных, работающих по строительству автомагистралей Москва — Минск и Москва — Киев, с первых 35 километров, прилегающих к Москве, немедленно убрать, заменив их вольнонаемными рабочими.

7. Нач. ГУПО комбригу тов. Хряпенкову в 5-дневный срок разработать и представить мне план организации военизированной пожарной охраны на сооружениях канала, в первую очередь в районах, прилегающих к г. Москве.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 14. Л. 121—121 об. Типографский экземпляр.

№ 38

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 908 «О РАБОТЕ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

7 июня 1937 г.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Для обеспечения в соответствии с постановлением СНК СССР от 9 апреля 1937 г. нормальной эксплуатации канала Москва — Волга с 1-го июля с.г. поручить Наркомводу (т. Пахомову) и НКВД (т. Берману) приступить с 15-го июня с.г. к опытной эксплуатации канала, для чего:

1. Обязать Наркомтяжпром т. Межлаука:

а) обеспечить *немедленно* (не позднее 7-го июня с.г.) нормальную работу не менее двух насосов на каждой насосной станции канала с тем, чтобы наполнение водораздельного участка канала было закончено не позднее 15-го июня с.г.;

б) в дополнение к постановлению СНК СССР от 9.IV с.г. за № 590 поставить строительству канала для механизированных причалов в Химках (Северный порт) четыре порталных крана, из них два к 1-му августа и два — к 15-му сентября 1937 г.;

в) поставить для строительства канала пять гусеничных кранов за счет фондов Наркомвода на 1937 г., из них 3 штуки во II квартале с.г. и 2 штуки — не позднее 15-го августа с.г.;

г) поставить для строительства канала к 15 августа 1937 г. 1 штабель-укладчик для леса;

д) изготовить для строительства канала к 1-му января 1938 г. мостовой перегружатель для песка и гравия грузоподъемностью в 7,5 тонн.

2. Обязать Наркомвод (т. Пахомова) и НКВД (т. Бермана):

а) в 5-дневный срок совместно разработать график движения судов (пассажирских и грузовых) по каналу;

б) в 3-дневный срок установить период поддержания глубин не менее 1 метра на участке Ивановко — Рыбинск для пропуска судов на Волгу;

в) в 3-дневный срок установить количество и очередность предоставления служебных помещений, жилищ для плавсостава, береговых и портовых рабочих на пристанях канала, с учетом размещения их как в постоянных эксплуатационных зданиях, так и во временных с тем, чтобы это размещение было закончено к 1-му июля с.г.

3. Обязать Наркомвод т. Пахомова подготовить к началу работы канала соответствующее количество тяги и тоннажа для выполнения плана пассажиро- и грузоперевозок в размере: пассажиров 1.100 тыс. чел. и грузов 360 тыс. тонн с продукцией 36,5 млн. тоннокилометров; из них: лесных — 180 тыс. тонн, минералостроительных — 127,3 тыс. тонн, плодоовощей — 27,2 тыс. тонн, металлов — 3,9 тыс. тонн, хлеба — 7,8 тыс. тонн и пр. грузов — 13,8 тыс. тонн.

4. В целях максимального использования канала Москва — Волга по подвозу овощей обязать МОСПО (т. Федотова) и Союзплодоовощ (т. Парадиз) увеличить предъявление плодоовощей *дополнительно* на 50 тыс. тонн.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ  
Управляющий делами СНК Союза ССР М. АРБУЗОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 132. Л. 60—61. Подлинник.

№ 39

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР И ЦК ВКП(б)

«ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»

4 июля 1937 г.

Заслушав доклад Начальника строительства канала Москва — Волга тов. Бермана М.Д. и Председателя Правительственной Комиссии по приему канала Моск-

ва — Волга тов. Гинзбурга С.З., Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляют:

1. Одобрить доклад Правительственной Комиссии по каналу Москва — Волга и признать строительство канала законченным, а канал готовым к эксплуатации.

2. Открыть канал Москва — Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 года.

3. Объявить благодарность Народному Комиссариату Внутренних Дел СССР и всему коллективу строителей канала Москва — Волга за образцовое выполнение правительственного задания.

Предложить Народному Комиссару Внутренних Дел СССР тов. Ежову представить свои соображения о награждении строителей канала Москва — Волга.

*Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН*  
*Председатель СНК Союза ССР В. МОЛОТОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 133. Л. 320. Заверенная копия.

№ 40

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК И СНК СССР № 103/1113**

**«О НАГРАЖДЕНИИ И ЛЬГОТАХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЕЙ КАНАЛА МОСКВА — ВОЛГА»**

*14 июля 1937 г.*

В связи с окончанием в установленный правительством срок строительства канала Москва — Волга и передачей его в эксплуатацию, Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров СССР постановляют:

1. Предложить Наркомвнуделу СССР наградить ценными подарками и денежными премиями отличившихся на строительстве вольнонаемных работников.

2. Установить для строителей канала Москва — Волга специальный нагрудный знак.

3. Предложить Наркомвнуделу СССР представить в ЦИК СССР списки бывших заключенных, добровольно оставшихся для работы на канале по вольному найму, особо отличившихся на строительстве канала Москва — Волга, для снятия с них судимости.

4. Досрочно освободить за ударную работу на строительстве канала Москва — Волга 55.000 заключенных.

Обязать ВЦСПС принять меры к скорейшему их устройству на работу.

5. Предложить Наркомвнуделу СССР при освобождении заключенных за ударную работу на строительстве канала Москва — Волга выдавать им, кроме специальных удостоверений, свидетельствующих об их работе на канале Москва — Волга, также проездные билеты и денежные награды в размере от 100 до 500 рублей.

*Председатель Центрального Исполнительного Комитета СССР*  
*М. КАЛИНИН*  
*Председатель Совета Народных Комиссаров СССР В. МОЛОТОВ*  
*Секретарь Центрального Исполнительного Комитета СССР А. ГОРКИН*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 134. Л. 161. Подлинник.

№ 41

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 013 «О РЕОРГАНИЗАЦИИ ДМИТРОВСКОГО ИТЛ  
В ОТДЕЛЬНЫЙ ДМИТРОВСКИЙ РАЙОН»**

31 января 1938 г.

*Секретно*

1. В соответствии с постановлением Совнаркома Союза от 9.IV.37 г. № 590 Управление эксплуатации канала Москва — Волга передать Наркомводу.

2. Дмитровский Исправительно-Трудовой Лагерь реорганизовать в Отдельный Дмитровский район.

3. На Отдельный Дмитровский район возложить выполнение оставшихся недоделок по каналу Москва — Волга, а также предоставление Наркомводу рабочей силы для эксплуатации и текущего ремонта канала и ведение расчетов по этим операциям.

4. Образовать следующие участки Отдельного Дмитровского района: 1. Волжский, 2. Яхромский, 3. Икшанский, 4. Химкинский, 5. Перервинский, 6. Хорошевский, 7. Дмитровский, 8. Мехзаводский и 9. Омутнянский.

5. Начальником Отдельного Дмитровского района назначить тов. Лисица Д.И., Главным Инженером и Нач. работ р-на — тов. Процорова И.А.

6. Начальнику ГУЛАГа Дивинтенданту т. Плинер в 5-дневный срок установить структуру, штаты и персональное замещение руководящих должностей Отдельного Дмитровского района.

*Зам. Народного комиссара внутренних дел Союза ССР  
Ст. майор государственной безопасности ЖУКОВСКИЙ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1. Д. 502. Л. 18. Подлинник.

## **ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ**

До 1946 г. существовало две схемы Волго-Донского канала. Первая схема, разработанная в 1927 г., преследовала чисто транспортные цели: от Волги до Дона прокладывался канал в 100 км с питанием насосной станцией из Дона. На канале предполагалось строительство 10 судоходных сооружений с плотинами, которые поддерживали бы движение по водному пути только летом, а зимой и весной плотины должны были разбираться. Проектная глубина канала — 3,6 м, стоимость строительства канала — 1600—1800 млн рублей.

Второй вариант схемы был разработан позднее и предусматривал не только прокладку водного пути, но и создание водохранилища для орошения прилегавших засушливых земель. Глубина канала — 5,5 м, а на Дону — 6 м. При этом на Дону плотины планировалось проектировать вместе с Куликовским водохранилищем. Согласно второму варианту, вода из Дона направлялась самотеком в канал, а из канала в Волгу и затем в Каспийское море. Ниже плотины предполагалось построить шесть гидросооружений: три крупные и три малые гидростанции. Вода должна была направляться для орошения в Сарпинскую низменность (южнее Сталинграда) и в пойму Дона.

В 1940 г. было дано указание спроектировать более дешевую схему Волго-Донского канала, так как второй вариант требовал затрат около 6—8 млрд рублей.

В 1941 г. руководитель проекта С.Я. Жук доложил о создании схемы канала с насосным способом подкачки воды и с одним водохранилищем на Дону. Эта схема обеспечивала бы судоходство по Дону и создавала сквозной путь с Волги до Ростова-на-Дону. Стоимость ее составляла около 3,5 млрд рублей. Начавшаяся война прервала работу над этой схемой.

13 июня 1946 г. на имя И.В. Сталина и Л.П. Берии была направлена докладная записка министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и начальника и главного инженера Гидропроекта МВД СССР С.Я. Жука, в которой говорилось: «По Вашему указанию НКВД СССР в начале 1941 года разработал ряд схем водного соединения Волги с Доном. Рассмотрев эти схемы, Вы остановились на варианте, по которому Волго-Донской канал начинается у г. Красноармейска на Волге и выходит к Дону у г. Калача; далее путь проходит по реке Дону, глубина на котором обеспечивается попусками воды из крупного водохранилища с плотиной у хутора Кумовского. Дальнейшая разработка проекта была прервана войной».

Далее сообщалось, что в 1946 г. МВД СССР возобновило проектную работу по Волго-Дону и наметило пути для удешевления принятой Сталиным схемы. Примерная стоимость нового проекта составляла 2,4 млрд рублей при глубине пути на канале и по Цимлянскому водохранилищу не менее 3,6 м, а на Дону ниже Цимлянской плотины — около 2,4 м, что примерно соответствовало существовавшей тогда глубине на Средней Волге.

Если осуществление указанной схемы строительства Волго-Донского водного пути будет признано необходимым, говорилось далее в докладной записке, МВД СССР, обладая кадрами и накопленным опытом при строительстве Беломорско-Балтийского канала, канала Москва — Волга и других гидротехнических сооружений, могло бы выполнить строительство этого пути в течение пяти лет (документ № 42).

Спустя год, 8 марта 1947 г., С.Н. Круглов и С.Я. Жук направили на имя И.В. Сталина, а в копии Л.П. Берии и Н.А. Вознесенскому, еще одно письмо: «В соответствии с Вашим указанием Гидропроект МВД продолжил разработку представленной Вам в 1946 году новой схемы Волго-Донского пути в целях выяснения возможности использования Цимлянского водохранилища для орошения прилегающих засушливых земель».

Установлено, что без особых технических затруднений можно оросить и обводнить значительные площади земель по рекам Нижнему Дону, Салу и обоим Маньчам. <...> Если предлагаемая схема заслуживает внимания и к осуществлению Волго-Дона может быть приступлено в ближайшие годы, то целесообразно теперь же произвести необходимые изыскания и составить проектное задание Волго-Донского пути и схему орошения земель из Цимлянского водохранилища. На выполнение изыскательских и проектных работ потребуется времени около двух лет и ассигнований 30 миллионов рублей, в том числе на текущий 1947 год — 6 миллионов рублей. МВД просит Ваших указаний» (документ № 43).

Указания последовали, и 16 марта 1947 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 561-201с «О проектно-изыскательских работах по Волго-Донскому водному пути, орошению и обводнению засушливых земель в прилегающих к нему районах», на основании которого МВД СССР должно было выполнить к 1 мая 1949 г. все необходимые изыскательские и исследовательские работы и составить проектное задание на строительство Волго-Донского водного

пути со схемой орошения и обводнения засушливых земель по Нижнему Дону и рекам Салу и Маньчам (документ № 44).

27 мая 1947 г. С.Я. Жук провел более двух часов на приеме у И.В. Сталина в Кремле, где также присутствовали заместитель председателя Совета Министров СССР Л.П. Берия, министр финансов СССР А.Г. Зверев и министр сельского хозяйства СССР И.А. Бенедиктов, а 20 октября того же года было подписано постановление Совета Министров СССР № 3612, которым в составе МВД СССР было разрешено вновь организовать ликвидированное в ноябре 1941 г. Главное управление лагерей гидротехнического строительства (Главгидрострой) во главе с Я.Д. Рапопортом. Тогда же Гидропроект из Главпромстроя был передан в состав Главгидростроя. Главным инженером и первым заместителем начальника Главгидростроя и начальником и главным инженером Гидропроекта тогда же был назначен С.Я. Жук.

20 января 1948 г. С.Н. Круглов и С.Я. Жук представили на имя Л.П. Берии проект постановления Совета Министров СССР о строительстве Волго-Донского водного пути (ВДВП) и комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона для ирригации и энергетики.

16 февраля 1948 г. С.Н. Круглов и С.Я. Жук были на приеме у И.В. Сталина в Кремле, где также присутствовали заместители председателя Совета Министров СССР: Л.П. Берия, Г.М. Маленков, В.М. Молотов, А.И. Микоян, Н.А. Вознесенский, Н.А. Булганин и секретарь ЦК ВКП(б) А.А. Жданов.

26 февраля того же года проект постановления Совета Министров СССР был рассмотрен на Бюро Совета Министров СССР, а 27 февраля 1948 г. Л.П. Берия направил его И.В. Сталину, написав в сопроводительном письме: «В соответствии с Вашим указанием выработан проект постановления о строительстве Волго-Донского водного пути и о комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона. Проект подготовлен с участием тт. Жука, Рапопорта, Жимерина, Ковалева, Круглова, Вахтурова (от Министерства речного флота), Кожевникова и Демидова (от Госплана СССР) и Ковалева А.П. (Госснаб СССР)».

В записке С.Я. Жука, приложенной к проекту постановления, указывалось, что для осуществления строительства канала потребуется около 200 тыс. человек, а для уменьшения этого количества рабочих необходимы высокопроизводительные механизмы и новейшая строительная техника.

В тот же день, 27 февраля 1948 г., И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 480-183с «О строительстве Волго-Донского водного пути и комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона», где, в частности, говорилось: «...учитывая, что соединением Волги с Доном завершается огромная работа, сделанная в годы Сталинских пятилеток по реконструкции и созданию глубоководных внутренних судоходных путей (Беломорско-Балтийский канал имени товарища Сталина, канал имени Москвы, Щербаковский и Угличский гидроузлы на р. Волге), соединяющие Белое и Балтийское моря с Азовским, Черным и Каспийским морями, Совет Министров СССР постановляет: признать необходимым строительство Волго-Донского водного пути с комплексным использованием для ирригации и энергетики водных ресурсов Нижнего Дона».

На Гидропроект МВД СССР было возложено окончание разработки проектного задания на строительство Волго-Донского водного пути. Ответственным руководителем по составлению проекта был утвержден С.Я. Жук.

Для непосредственного строительства канала было организовано Управление строительства Волго-Донского водного пути (Волгодонстрой) во главе с начальником управления К.А. Павловым, главным инженером С.Я. Жуком (по совместительству) и заместителем главного инженера Г.Н. Мачтетом.

В отличие от многих других постановлений Совета Министров СССР, на которых были только подписи управляющих делами СНК-СМ СССР и печать УД СНК-СМ СССР, на этом постановлении была размашистая подпись И.В. Сталина и подпись управляющего делами СМ СССР Я.Е. Чадаева (документ № 45).

Приказом МВД СССР № 0148 от 11 марта 1948 г. «О строительстве Волго-Донского водного пути и комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона» было организовано управление исправительно-трудовых лагерей и строительство Волго-Донского водного пути (Волгодонстрой) с дислокацией в городе Калач-на-Дону Сталинградской области. Начальником Волгодонстроя МВД был назначен бывший начальник ГУШОСДОР МВД СССР генерал-полковник К.А. Павлов, а заместителем начальника по лагерю — бывший начальник Отдела проверочно-фильтрационных лагерей (ОПФЛ) МВД СССР генерал-майор Н.И. Шитиков.

Управлению кадров МВД СССР поручили направить на Волгодонстрой сотрудников, работавших ранее на гидротехнических строительствах, «независимо от места их настоящей работы», а начальнику ГУЛАГа Г.П. Добрынину обеспечить по заявкам Главгидростроя МВД СССР завоз рабочей силы из числа заключенных 1-й и 2-й категории трудового использования, доведя в 1948 г. списочный состав заключенных до 20 000 человек.

Приказом МВД СССР № 00275 от 15 марта 1948 г. были утверждены штаты Волгодонстроя МВД СССР в количестве 100 человек, а приказом К.А. Павлова № 1 от 19 марта было объявлено, что он принял должность и приступил к исполнению обязанностей начальника УИТЛ и Волгодонстроя МВД СССР.

Приказом МВД СССР № 328 от 23 марта 1948 г. заместителями К.А. Павлова были назначены: бывший заместитель начальника Астраханского УИТЛ МВД подполковник И.Я. Решетников и бывший заместитель начальника УМВД Ленинградской области по кадрам П.В. Кузьменков. Приказом МВД СССР № 396 от 6 апреля 1948 г. заместителем начальника Волгодонстроя по общим вопросам и снабжению назначили бывшего заместителя министра внутренних дел Белорусской ССР полковника И.Я. Карпова, а приказом МВД СССР № 1355 от 20 октября 1948 г. начальником Политотдела и заместителем начальника УИТЛ и Волгодонстроя по политработе был назначен бывший заведующий отделом кадров МВД-МГБ и судебно-прокурорских работников ЦК КП(б) Украины В.С. Стеценко.

Постановлением СМ СССР № 3174-1287с от 19 августа 1948 г. «О мероприятиях по обеспечению строительства Волго-Донского водного пути» министру внутренних дел СССР С.Н. Круглову было предписано в 1948 г. направить на строительство 23 000 человек из числа заключенных, военнопленных и спецпоселенцев и в 1949 г. — 35 000 человек из числа спецконтингента, сняв их с работ других министерств по согласованию с Госпланом СССР.

Во исполнение данного постановления СМ СССР приказом МВД СССР № 0523 от 26 августа 1948 г. начальнику ГУЛАГа Г.П. Добрынину и начальнику ГУПВИ Т.Ф. Филиппову предписывалось до конца года направить на Волго-Дон 15 000 заключенных и 8000 военнопленных.



Тогда же МВД СССР было обязано организовать строительные управления: Волго-Донского канала, Цимлянского гидроузла и ирригационных сооружений.

По состоянию на 25 сентября 1948 г. на Волгодонстрое было организовано: четыре строительных района (Красноармейский, Береславский, Донской и Цимлянский), два карьерных района (Репнянский и Жирновский) и два лесозаготовительных района (Горьковский и Костромской). На строительстве работало 11 172 человека, из них: 33 инженерно-технических работника, 7100 заключенных и 2580 военнопленных.

Приказом МВД СССР № 1134 от 2 сентября 1948 г. заместителем начальника Главгидростроя МВД СССР по кадрам назначили бывшего заместителя начальника Главного управления лагерей лесной промышленности (ГУЛЛП) МВД СССР полковника Н.А. Базанова, а приказом МВД СССР № 1415 от 1 ноября 1948 г. заместителем начальника Главгидростроя был назначен бывший начальник Планового отдела МВД СССР инженер-полковник М.Н. Попов.

11 сентября 1948 г. С.Н. Круглов и С.Я. Жук направили на имя Л.П. Берии доклад о ходе работ на Волгодонстрое (документ № 46), на котором Берия написал следующую резолюцию: «Решениями Правительства от 27 февраля и 19 августа 1948 года МВД СССР выделено все необходимое для обеспечения работ по плану текущего года и подготовки к развороту строительства Волго-Донского канала в 1949 году.

Между тем, подготовительные работы на Волгодонстрое идут пока слабо, что объясняется непринятием должных мер со стороны Главгидростроя.

Главгидрострой плохо дерется за реализацию указанных решений Правительства.

Вам необходимо т. Жука послать на строительство для оказания на месте необходимой помощи, а т. Рапопорт заставить как следует заниматься вопросами материально-технического обеспечения Волгодонстроя.

Волго-Дон является одной из важнейших строек МВД СССР — поэтому и Вы лично обязаны заниматься этой стройкой, повседневно оказывая помощь Главгидрострою» (документ № 47).

А вот что сообщал 1 ноября 1948 г. С.Я. Жук в рапорте на имя С.Н. Круглова: «Истекшие шесть месяцев моей работы в качестве главного инженера Волгодонстроя показали полное расхождение между мной и начальником строительства т. Павловым как по основным, принципиальным вопросам строительства, так и почти по всем вопросам организации работы. Эти расхождения наметились с первых же дней организации управления строительством и в настоящее время приняли такую острую форму, что я вынужден обратиться к Вам с настоящим рапортом. <...>

Действия т. Павлова в первую очередь объясняются тем, что он не имеет опыта организации крупных строителей. Организационные мероприятия т. Павлова обычно бывают мало удачны и создают ненужные затруднения для развития работ. <...>

Действия т. Павлова бывают иногда настолько нелепы, что граничат с самодурством. <...>

К тому же следует добавить, что наряду с беспочвенным упрямством т. Павлов чрезвычайно груб с подчиненными. <...>

Т. Павлов не может объединить вокруг себя коллектив строителей и создать условия для его плодотворной работы. В течение шести месяцев я предпринимал все от меня зависящее, чтобы установить с т. Павловым нормальные деловые отношения. Однако добиться этого я не смог. Не считая возможным ставить вопрос о моем освобождении от должности главного инженера Волгодонстроя или хотя бы от ответственности за нормальный ход строительства и окончание его в установленный правительством срок, я считаю своим долгом поставить Вас в известность о создавшемся положении и просить Вашего вмешательства для установления на строительстве нормальных условий работы».

Конфликт между К.А. Павловым и С.Я. Жуком был разрешен уже в следующем году: приказом МВД СССР № 024 от 14 января 1949 г. «В целях сосредоточения главного внимания Главгидростроя МВД СССР на строительстве Волго-Донского водного пути» начальник Главгидростроя МВД СССР Я.Д. Рапопорт был назначен (по совместительству) начальником Волгодонстроя с освобождением от этой должности К.А. Павлова, которого уволили из органов МВД СССР в отставку «по болезни».

10 января 1949 г. и.о. начальника Волгодонстроя Н.И. Шитикову было направлено письмо заместителя министра внутренних дел СССР В.В. Чернышова, где сообщалось, что саперами Северо-Кавказского военного округа (СКВО) проведена проверка и разминирование территории трассы строительства Волго-Донского водного пути, а также разминирование полосы автогужевой дороги Красноармейск — Калач шириной 100 м и длиной 110 км. В письме указывалось, что на разминированной территории при работах по выемке грунта в отдельных местах могут встречаться неразорвавшиеся боеприпасы, для обезвреживания которых потребуются специалисты. Для подготовки команды минеров из числа ВОХР Волгодонского УИТЛ Шитикову предлагалось договориться с командованием СКВО.

Приказом МВД СССР № 024 от 14 января 1949 г. в составе Волгодонстроя организовали два стройуправления и исправительно-трудовых лагеря МВД: Волго-Донского соединительного канала и Цимлянского гидроузла, начальниками которых были назначены: бывший начальник строительства Волго-Балтийского водного пути и Вытегорского УИТЛ МВД генерал-майор А.В. Шамарин и бывший начальник строительства Северной водопроводной станции и Марковского УИТЛ МВД генерал-майор А.П. Горшков соответственно.

15 января 1949 г. И.В. Сталин подписал постановление СМ СССР № 188-59с «О механизации трудоемких и тяжелых работ на Волгодонстрое», где, в частности, говорилось: «Совет Министров СССР считает, что строительство канала Волго-Донского водного пути с гидростанцией мощностью 160 тыс. киловатт и ирригационной системой должно быть осуществлено наиболее передовыми, механизированными способами с применением современных высокопроизводительных землеройных, строительных, транспортных и погрузочно-разгрузочных машин и механизмов.

Машиностроительные министерства должны в кратчайшие сроки создать и освоить производством все необходимые новые мощные машины и механизмы для полной механизации работ Волгодонстроя с тем, чтобы опыт производства нового оборудования был использован для дальнейшей механизации работ на строительстве крупных каналов, гидростанций и ирригационных систем.

МВД СССР должно организовать строительство на высоком техническом уровне, полностью использовать все оборудование для механизации и за счет этого сократить потребность рабочих не менее чем в 2 раза по сравнению с фактически имевшимся, а также повысить выработку строительных рабочих не менее чем в 2,5 раза против уровня, достигнутого ранее на строительстве канала имени Москвы».

Уровни механизации основных работ были установлены следующие:

земляные работы — 97%;

приготовление и транспортировка бетона — 100%;

укладка бетона — 98%;

добыча бутового камня — 100%;

добыча камня и дробление его в щебень — 100%;

добыча гравия и песка — 100%;

забивка свай и монтаж металлоконструкций — 99%;

строительство жилых и промышленных зданий — 90%;

крепление откосов и дна канала железобетонными плитами — 50%.

МВД СССР обязано было разработать и представить к 1 апреля 1949 г. на утверждение в Совет Министров СССР:

систему оплаты инженерно-технического персонала и высококвалифицированных рабочих, занятых на обслуживании новых мощных экскаваторов, скреперов, землесосных установок, бетонных и камнедробильных заводов и других механизмов и транспорта, осваиваемых на Волгодонстрое;

мероприятия по повышению производительности труда рабочих на Волгодонстрое из спецконтингента, в том числе разработать систему поощрения для заключенных, стимулирующую максимальную производительность труда (зачеты рабочих дней, зарплата, дифференцированное повышенное питание);

мероприятия по созданию, закреплению и сохранению постоянных кадров проектировщиков, изыскателей и строителей гидротехнических сооружений.

Постановлением Совета Министров СССР № 1978-748с «Об ускорении строительства Волго-Донского водного пути» срок сдачи объекта был сокращен на два года с окончанием строительства Волго-Донского водного пути и оросительных систем не в 1953, а в 1951 г. Наблюдение за выполнением указанного постановления было возложено на Л.П. Берию, Г.М. Маленкова и Л.М. Кагановича (документ № 48).

Во исполнение этого постановления СМ СССР были изданы следующие приказы МВД СССР:

№ 0319 от 24 мая 1949 г. «О мерах по ускорению строительства Волго-Донского водного пути»;

№ 00489 от 25 мая 1949 г. о переводе заключенных Волгодонстроя на заработную плату;

совместный приказ МВД СССР и Генерального прокурора СССР № 00504/104сс от 28 мая 1949 г. о введении для заключенных УИТЛ и Волгодонстроя зачетов рабочих дней;

совместный приказ МВД СССР и Генерального прокурора СССР № 0329/103с от 28 мая 1949 г. «О досрочном освобождении заключенных для работы по вольному найму на Волгодонстрое МВД СССР», где было записано: «В целях обеспечения быстрейшего комплектования машинистами, мастерами и квалифицирован-

ными рабочими прибывающих на Волгодонстрой механизмов и транспорта» освободить до 5000 заключенных, осужденных по бытовым статьям, для работы на Волгодонстрое по вольному найму до конца неотбытого срока.

Досрочному освобождению подлежали заключенные следующих специальностей: экскаваторщики, мотористы-дизелисты, шоферы, станочники, слесари, литейщики, сталевары, модельщики, электрогазосварщики, электромонтеры, механики, мастера телефонных линий, трактористы и т.п.

24 июля 1949 г. начальник Политотдела Волгодонстроя подполковник В.С. Стеценко доложил министру внутренних дел СССР С.Н. Круглову, что во исполнение решения ЦК ВКП(б) от 3 июля 1949 г. Политотдел 22 июля выпустил первый номер своего печатного органа — газеты «Сталинская стройка». На первой странице были помещены портрет И.В. Сталина в маршальской форме и социалистические обязательства рабочих, инженерно-технических работников и служащих Волгодонстроя на текущий год.

24 августа 1949 г. приказом МВД СССР № 00811 в составе Волгодонстроя был организован Мартыновский ИТЛ МВД и стройуправление ирригационных сооружений с дислокацией в станице Большая Мартыновская Ростовской области во главе с бывшим начальником Карлага МВД подполковником В.П. Соколовым.

20 сентября 1949 г. новым заместителем начальника УИТЛ и Волгодонстроя по кадрам стал бывший заместитель начальника УМВД Кемеровской области по кадрам подполковник А.Т. Инюткин (сменив П.В. Кузьменкова), а приказом МВД СССР № 1309 от 28 сентября того же года первым заместителем начальника УИТЛ и Волгодонстроя был назначен бывший начальник УНКВД-УМВД Московской области генерал-лейтенант М.И. Журавлев.

24 сентября 1949 г. начальник Политотдела УИТЛ и Волгодонстроя МВД В.С. Стеценко направил на имя С.Н. Круглова докладную записку о недостатках в работе строительства со следующими предложениями: укрепить его руководящими кадрами, исключить совмещение должностей начальника и главного инженера Главгидростроя и Волгодонстроя (причина: Рапопорт и Жук бывают на стройке только в командировках и не ведут повседневного руководства), срочно направить на строительство заместителя начальника Волгодонстроя по общим вопросам, решить вопрос о слиянии Главгидростроя и Волгодонстроя (для сокращения управленческого аппарата и приближения руководства к строительству), «пересмотреть отдельных работников Волгодонстроя с точки зрения их пригодности и политических качеств», предложить Управлению кадров МВД СССР изменить отношение к подбору и направлению на Волгодонстрой руководящих и инженерно-технических кадров.

Стеценко написал, что начальник Главгидростроя Я.Д. Рапопорт подбирает кадры «по приятельским особенностям», что создает «нездоровую и небольшевистскую обстановку <...> подхалимства, угодничества и восхваления своего шефа. <...>

Между тем Управление кадров МВД, не желая портить отношений с Рапопортом, продолжает направлять на строительство в прошлом избитых и опороченных работников. Так, на Волгодонстрое начальником стройуправления соединительного канала назначен А.В. Шамарин с низшим образованием, который решением ЦК ВКП(б) за злоупотребление служебным положением был освобожден от должности начальника УМВД Кемеровской области.

Начальник стройуправления Цимлянского гидроузла А.П. Горшков был снят с должности министра внутренних дел Кабардино-Балкарской АССР за непартийные действия, связанные с денежной реформой.

Бывший заместитель начальника Волгодонстроя по кадрам П.В. Кузьменков до этого был снят с работы заместителя начальника УМВД Ленинградской области по кадрам за злоупотребление служебным положением. Работу с кадрами на Волгодонстрое Кузьменков довел до развала.

Начальник стройуправления ирригационных работ В.П. Соколов также не оправдал себя на прежней работе.

И такие случаи направления на Волгодонстрой МВД работников, не оправдавших себя на прежней работе, не единичны».

Я.Д. Рапопорту пришлось подать в Совет Министров СССР и на имя министра внутренних дел СССР объяснительную записку, в которой возражал «против попытки Стеценко приписать мне практику подбора кадров по национальным особенностям. На протяжении всей моей работы эта практика была всегда мне чужда как члену ВКП(б) и как советскому руководителю. Такое обвинение со стороны Стеценко считаю голословным, недостойным, надуманным».

В результате рассматривания докладной записки начальника Политотдела Волгодонстроя МВД СССР В.С. Стеценко 31 октября 1949 г. было принято постановление Совета Министров СССР № 4960-1909с «Об укреплении руководства строительством Волго-Донского водного пути», в котором было записано, что из 3564 руководящих, инженерно-технических и лагерных работников Волгодонстроя, предусмотренных по штатам, укомплектовано всего 2971 человек. Подавляющее большинство кадров подобрано правильно, однако на некоторые руководящие должности были назначены лица, не внушающие доверия, продолжительное время не был назначен заместитель начальника Волгодонстроя по общим вопросам.

Начальник Волгодонстроя Рапопорт, работавший по совместительству начальником Главгидростроя, из 9,5 месяца 1949 г. находился на строительстве около 5,5 месяца, а главный инженер Волгодонстроя Жук, работавший одновременно главным инженером Главгидростроя и начальником Гидропроекта МВД СССР, в 1949 г. на строительстве Волго-Донского водного пути находился всего 20 дней.

Учитывая значительное увеличение объема работ на Волгодонстрое, дальнейшая работа Рапопорта и Жука по совместительству является нецелесообразной.

В целях укрепления руководства строительством Совет Министров СССР постановил:

перевести Главгидрострой МВД СССР из Москвы непосредственно на строительство Волго-Донского водного пути в город Калач-на-Дону и объединить его с управлением «Волгодонстрой», впредь именовать это главное управление — Главгидроволгодонстрой (ГГВДС) МВД СССР;

утвердить начальником Главгидроволгодонстроя Я.Д. Рапопорта, а главным инженером — С.Я. Жука (по совместительству с должностью начальника Гидропроекта);

назначить заместителем главного инженера Главгидроволгодонстроя Н.А. Филимонова;

для руководства работами, связанными со строительством Куйбышевской ГЭС, Волго-Балтийского водного пути, Курьяновской станции аэрации и Север-

ной водопроводной станции, а также для обеспечения материально-технического снабжения строительства Волго-Донского водного пути МВД СССР разрешить иметь в Москве оперативную группу работников из штатного состава Главгидроводонстроя (документ № 49).

Приказом МВД СССР № 0768 от 5 ноября 1949 г. начальником оперативной группы ГГВДС МВД СССР в Москве был назначен заместитель начальника ГГВДС М.Н. Попов, а за материально-техническое обеспечение Главгидроводонстроя стал отвечать бывший заместитель начальника Главного управления аэродромного строительства (ГУАС) НКВД СССР полковник М.Ф. Юдин (приказом МВД СССР № 209 от 21 февраля 1949 г. он был назначен заместителем начальника Главгидростроя МВД СССР).

Приказом МВД СССР № 0773 от 5 ноября 1949 г. «В целях направления внимания московской оперативной группы ГГВДС МВД СССР на обеспечение работ по строительству Волго-Донского и Волго-Балтийского водных путей и строительство Куйбышевской ГЭС» строительство московских Северной водопроводной станции и Курьяновской станции аэрации было передано в ведение Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) МВД СССР с освобождением ГГВДС от этих работ.

Приказом МВД СССР № 1631 от 30 декабря 1949 г. заместителем начальника ГГВДС МВД СССР по кадрам вместо Н.А. Базанова был назначен А.Т. Инюткин.

По состоянию на 1 января 1950 г. на Волгодонстрое работали 15 397 вольнонаемных и 37 247 заключенных, а также: 80 экскаваторов, 150 скреперов с тракторами «С-80», 56 бульдозеров, 10 земснарядов, 960 грузовых автомашин (из них 50 самосвалов), 7 буксирных пароходов, 22 баржи, 19 катеров, 67 тракторов «С-80» и 410 металлорежущих станков. Из зоны затопления к этому времени было переселено на новые места 4192 хозяйств, в том числе по Сталинградской области — 1247 и по Ростовской области — 2945 хозяйств.

Постановлением СМ СССР № 425-150с от 30 января 1950 г. «В целях сохранения виноградников высокосортных шампанских сортов в Цимлянском районе Ростовской области от затопления в связи со строительством Волго-Донского водного пути» ГГВДС МВД СССР совместно с Министерством сельского хозяйства СССР, Министерством пищевой промышленности СССР и Ростовским облисполкомом предписывалось произвести выкопку в зоне затопления виноградных кустов, перевозку и посадку их на новые места.

Приказом МВД СССР № 108 от 31 января 1950 г. новым начальником УИТЛ и строительства Волго-Донского соединительного канала Главгидроводонстроя МВД СССР вместо генерал-майора А.В. Шамарина был назначен бывший начальник УМВД Ленинградской области генерал-лейтенант И.С. Шикторов.

Приказом МВД СССР № 137 от 9 февраля 1950 г. была объявлена штатная расстановка личного состава ГГВДС: начальник главка — Я.Д. Рапопорт, главный инженер и заместитель начальника главка — С.Я. Жук, первый заместитель начальника главка — М.И. Журавлев, заместители начальника главка: М.Н. Попов, М.Ф. Юдин (по материально-техническому снабжению), А.Т. Инюткин (по кадрам), заместитель главного инженера — Н.А. Филимонов.

По штатам ГГВДС числилось 232 человека, в УИТЛ и строительстве Волго-Донского соединительного канала (г. Калач) — 319 человек, в УИТЛ и строитель-

стве Цимлянского гидроузла (Ново-Соленовск, ныне г. Волгодонск) — 323 человека, в УИТЛ и строительстве ирригационных сооружений (станция Большая Мартыновская) — 157 человек.

«Учитывая особое значение Волго-Донского водного пути как крупнейшего гидротехнического сооружения, обеспечивающего создание глубоководного пути, соединяющего Белое, Балтийское и Каспийское моря с Азовским и Черным морями, а также необходимость высокоидейного архитектурного оформления этого водного пути» постановлением СМ СССР № 1324-488с от 26 марта 1950 г. «Об организации закрытого конкурса на архитектурное решение сооружений Волго-Донского водного пути» было утверждено жюри под председательством заместителя Министра городского строительства СССР Г.А. Симонова, а также утверждены условия конкурса.

В основу архитектурного решения Волго-Донских сооружений были положены мысли об исключительном народно-хозяйственном значении Сталинского плана преобразования природы на обширных пространствах юго-восточной части СССР, о значении глубоководного пути, соединившего Белое, Балтийской и Каспийское моря с Азовским и Черным морями, а также об историческом значении расположения Волго-Донского водного пути в районе великих Царицынско-Сталинградских битв за Советскую Родину. Эти идеи предполагалось воплотить в простых, но выразительных монументальных формах, соответствовавших гидротехническим сооружениям. За лучшие архитектурные проекты были установлены две премии: первая — 30 000 рублей, вторая — 20 000 рублей.

Постановлением Совета Министров СССР № 2846-1138с от 30 июня 1950 г. были утверждены основные показатели проектного задания по строительству Волго-Донского водного пути в составе следующих сооружений и объектов работ:

Волго-Донского канала, сооружаемого от города Красноармейска на реке Волге до хутора Кумовского на реке Дон длиной 101 километр;

Цимлянского гидроузла, сооружаемого на реке Дон на Кумшацко-Соленовском створе;

дноуглубительных и выправительных работ на Нижнем Дону от Цимлянского гидроузла до города Ростова;

Усть-Донецкого речного порта с лесобиржами и железнодорожной линией к нему от станции Горная Северо-Кавказской железной дороги.

Была также одобрена схема сооружений для орошения 500 000 га земли по рекам Дон, Сал и Западный Маныч, а также утверждены основные положения по организации и механизации работ на строительстве. За счет механизации строительства потребность в рабочей силе предполагалось снизить в 3,5 раза по сравнению с сопоставимыми объемами работ, выполненными на строительстве канала Москва — Волга.

2 ноября 1950 г. в очередном докладе на имя И.В. Сталина С.Н. Круглов и С.Я. Жук сообщили, что на строительстве Волго-Донского водного пути трудятся 68 500 человек, из них заключенных — 53 800 человек; работают 184 экскаватора, 432 скрепера, 122 бульдозера, 167 транспортных тракторов, 2249 грузовых автомобилей (из них 1374 самосвала) и 23 землесосных снарядов (документ № 50).

Приказом МВД СССР № 849 от 14 июля 1950 г. новым начальником УИТЛ и строительства Цимлянского гидроузла ГГВДС вместо генерал-майора А.П. Горшкова был назначен бывший начальник Северного управления и строительства № 503 МВД (строительство железной дороги от Печорской железной дороги к порту в Обской губе) полковник В.А. Барабанов.

Приказом МВД СССР № 1089 от 14 августа 1950 г. М.Н. Попова освободили от должности заместителя начальника ГГВДС в связи с назначением его заместителем министра сельского хозяйства СССР, а приказом МВД СССР № 1785 от 20 декабря 1950 г. заместителем начальника ГГВДС по нерудным материалам был назначен бывший заместитель начальника ГУШОСДОР МВД СССР инженер-полковник Г.А. Саркисянц.

27 декабря 1950 г. было подписано постановление Совета Министров СССР № 5060 «О строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях», которым предписывалось строительство Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла закончить в 1951 г., а с весны 1952 г. ввести их в эксплуатацию. Была также утверждена программа строительства оросительных систем в Ростовской и Сталинградской областях на 1951—1956 гг. Орошаемые земли предлагалось использовать в первую очередь для посева пшеницы и хлопчатника (документ № 51).

3 марта 1951 г. первый секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) И.Т. Гришин направил на имя секретаря ЦК ВКП(б) Г.М. Маленкова письмо «О ходе строительства Волго-Донского судоходного канала», где, в частности, сообщал: «Неудовлетворительный ход строительства канала, по нашему мнению, объясняется прежде всего слабым руководством со стороны Главгидроволгодонстроя и отсутствием должного внимания к строительству со стороны МВД СССР.

Главгидроволгодонстрой во главе с тов. Рапопортом хотя и находится в городе Калаче на трассе канала, но, по существу, не руководит строительством канала.

Начальник Главгидроволгодонстроя тов. Рапопорт и его заместители тт. Жук и Журавлев почти не бывают в строительных районах, своевременно не решают ни одного вопроса, которые перед ними ставит руководство строительства канала, крайне плохо осуществляют планирование и своевременно не занимаются организацией строительно-монтажных работ и контролем за ремонтом и использованием строймеханизмов и машин.

Такое тяжелое состояние дел на строительстве канала, видимо, мало беспокоит руководство МВД СССР. Руководящие работники министерства очень редко посещают строительство канала. В прошлом году приезжали на 2—3 дня заместители министра внутренних дел тт. Серов и Рясной. Причем характерно отметить, что во время посещения строительства канала заместители министра даже не сочли нужным посетить обком партии.

За все время с начала строительства канала ни министр т. Круглов, ни его заместители ни разу не позвонили в обком партии по делам строительства Волго-Донского судоходного канала. Видимо, они удовлетворены той информацией о положении дел на канале, которую им дает т. Рапопорт».

25 мая 1951 г. С.Н. Круглов обратился в Совмин СССР с просьбой разрешить ввести 10-часовой рабочий день для заключенных, работавших на строительстве Волго-Донского водного пути, временно на период строительного сезона 1951 го-



да для обеспечения выполнения установленных правительством заданий, добавив, что просьба согласована с Прокуратурой СССР. 12 июня 1951 г. И.В. Сталин подписал распоряжение СМ СССР № 9424-рс, разрешившее это «в порядке исключения».

20 марта 1951 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и главный архитектор Гидропроекта МВД СССР Л.М. Поляков направили на имя И.В. Сталина, В.М. Молотова, Г.М. Маленкова, Л.П. Берии, Н.А. Булганина, А.И. Микояна, Л.М. Кагановича и Н.С. Хрущева письмо, в котором доложили, что, по мнению Совета жюри конкурса, все конкурсные проекты архитектурного решения сооружений Волго-Донского водного пути не отвечают поставленным задачам.

2 июля 1951 г. Совмин СССР постановлением № 2256 утвердил представленный МВД СССР проект архитектурного решения сооружений Волго-Донского водного пути. Комитету по делам искусств при СМ СССР предписывалось обеспечить изготовление к 1 марта 1952 г. скульптурной части монумента И.В. Сталина по модели скульптора Е.В. Вучетича, а МВД СССР — предоставить Комитету по делам искусств СССР помещение для работы по изготовлению скульптуры и необходимые материалы.

Приказом МВД СССР № 737 от 12 июля 1951 г. ХОЗУ МВД СССР было поручено заключить с Министерством авиационной промышленности СССР договор на использование недостроенного эллинга в районе станции Долгопрудная Савеловской железной дороги под павильон для изготовления монумента.

18 июля 1951 г. приказом МВД СССР № 0507 для ведения работ по сооружению монумента Сталина в составе ГГВДС организовали Особое строительно-монтажное управление (ОСМУ) МВД СССР во главе с бывшим заместителем начальника УИТЛ и строительства № 352 МВД по лагерю (объекты атомной промышленности в г. Электростали Московской области) майором И.П. Тараскиным. К 15 марта 1952 г. было приказано закончить все работы по изготовлению монумента в Москве и к 25 апреля закончить монтаж его на месте установки. (Во время так называемой «хрущевской оттепели» этот монумент будет тайно снят; эта история легла в основу повести А.П. Злобина «Демонтаж», опубликованной лишь с наступлением гласности.)

13 августа 1951 г. С.Н. Круглов, Я.Д. Рапопорт и С.Я. Жук направили в Бюро Президиума Совета Министров СССР докладную записку «О ходе строительства Волго-Донского водного пути», где, в частности, говорилось, что на строительстве занято 76 632 человек заключенных и 28 470 человек вольнонаемных, что было почти в два с половиной раза меньше количества рабочих, занятых на строительстве канала Москва — Волга. Такое значительное снижение численности работающих при более коротких сроках строительства было достигнуто за счет оснащения Волгодонстроя высокопроизводительными строительными машинами и механизмами.

Далее было записано, что в зоне затопления Цимлянского водохранилища подлежало вырубке 26 700 га леса и кустарников, из которых «силами Волгодонстроя вырубается 9500 гектаров и средствами Сталинградского и Ростовского облисполкомов — 17 200 гектаров». По состоянию на 1 августа облисполкомами был вырублен лес и кустарники на территории 4800 га, а силами Волгодонстроя — на территории 4400 га.

Было также доложено, что глубина Волго-Донского судоходного канала установлена 3,65 м. Эту же глубину имел Беломорско-Балтийский канал, эта же глубина была установлена для Волго-Балтийского водного пути после его реконструкции, а также и для всего протяжения реки Волги после постройки Куйбышевского, Сталинградского и других гидроузлов. Глубина 3,65 м была достаточна для плавания крупных речных судов грузоподъемностью до 4,5 тыс. тонн и соответствовала требованиям Военно-Морского Флота для пропуски подводных лодок и эсминцев.

Постановлением СМ СССР № 2992-1406с от 16 августа 1951 г. «О подготовке к открытию навигации на Волго-Донском водном пути в 1952 году» Министерству речного флота СССР было предписано организовать к 1 декабря 1951 г. в г. Калаче Управление Волго-Донского водного пути по эксплуатации речного транспорта и всех сооружений водного пути и Цимлянского гидроузла. С 1 июня 1952 г. намечалось открыть навигацию и организовать регулярное движение грузовых и пассажирских судов на всем протяжении Волго-Донского водного пути (документ № 52).

«В целях форсирования работ по вырубке леса в ложе будущего Цимлянского водохранилища» приказом МВД СССР № 0642 от 11 сентября 1951 г. начальнику УМВД Ростовской области генерал-майору И.И. Горбенко поручалось организовать на контрагентских началах две исправительно-трудовые колонии по 500—600 человек заключенных каждая, подчинив их УИТЛК УМВД Ростовской области.

«В связи с предстоящим в феврале 1952 года началом наполнения водохранилищ, каналов и промежуточных бьефов, принятием напора сооружениями Волго-Донского водного пути» 15 января 1952 г. под председательством заместителя главного инженера ГГВДС Н.А. Филимонова была создана комиссия для освидетельствования подготовленности сооружений и территорий водохранилищ к затоплению водой.

Приказом МВД СССР № 60 от 16 января 1952 г. для ликвидации отставания выемки грунта на трассе канала из Москвы на Волгодонстрой была направлена комиссия МВД СССР во главе с заместителем министра внутренних дел СССР генерал-лейтенантом Н.К. Богдановым. Комиссии было поручено «в целях ускорения выполнения объемов земляных работ специально разработать и провести мероприятия по массовому взрыву грунта на выброс».

4 марта 1952 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов лично ознакомился с ходом работ по художественному чугунному литью для сооружений канала на Карачаровском механическом заводе МВД в Москве и обнаружил, что работы ведутся с отставанием от графика. Для обеспечения их своевременного выполнения в тот же день распоряжением МВД СССР № 432 была образована комиссия во главе с начальником Главспецнефтестроя МВД СССР А.Н. Комаровским. В комиссию также вошли: начальник ГУЛАГа МВД СССР И.И. Долгих, заместитель начальника ГГВДС М.Ф. Юдин, начальник Карачаровского мехзавода МВД В.И. Канахистов и другие.

Приказом МВД СССР № 0382 от 10 марта 1952 г. «О неотложных мерах помощи Карачаровскому механическому заводу в выполнении заказов для Главгидроволгодонстроя МВД СССР» начальник ГУЛАГа И.И. Долгих обязывался направить в Отдельный лагерный пункт № 9 (ОЛП-9) Карачаровского мехзавода

заключенных-специалистов: 40 формовщиков-кусковиков 6—7-го разрядов, 10 металломоделщиков 5—7-го разрядов, 5 строгальщиков, 25 токарей 5—7-го разрядов, 15 шишельников 5—6-го разрядов, 40 слесарей-монтажников 5—6-го разрядов, 35 чеканщиков по металлу.

Начальник Карачаровского мехзавода был назначен начальником ОЛП-9 (по совместительству). Начальник ГУЛАГа И.И. Долгих должен был лично провести на Карачаровском мехзаводе совещание с заключенными, культорганами, мастерами и бригадирами, разъяснив им важность задания. По окончании работ по изготовлению художественного литья Долгих и Канахистов должны были командировать на Волгодонстрой с Карачаровского завода бригады, производившие контрольную сборку чугунных изделий, для производства монтажных работ по художественному чугунному литью на сооружениях Волго-Дона.

На основании распоряжения СМ СССР № 4939-р от 8 марта 1952 г. и приказа МВД СССР № 254 от 10 марта первый заместитель министра внутренних дел СССР И.А. Серов был командирован на место строительства «для осуществления на Волгодонстрое постоянного руководства МВД СССР» на весь период до ввода сооружений в действие.

Приказом МВД СССР № 484 от 13 марта 1952 г. «для усиления работы и оказания помощи строительным районам и отдельным участкам Волгодонстроя» в распоряжение И.А. Серова были откомандированы 16 руководящих работников МВД СССР, среди которых были: начальник Отдела детских колоний МВД СССР генерал-майор Ф.П. Петровский, начальник Главной инспекции ВОХР первой категории генерал-майор Г.П. Добрынин, командир Особого дорожно-строительного корпуса (ОДСК) МВД СССР генерал-майор технических войск Д.А. Русаков, заместитель начальника Моботдела МВД СССР генерал-майор И.П. Бойков и другие.

Постановлением СМ СССР № 1728 от 9 апреля 1952 г. эксплуатация гидротехнических сооружений Волго-Донского водного пути в 1952 г. возлагалась на МВД СССР, для чего в составе ГГВДС с 15 апреля 1952 г. было организовано Управление по эксплуатации гидротехнических сооружений ВДВП с линейными подразделениями. Приказом МВД СССР № 399 от 16 апреля 1952 г. начальником нового управления был назначен бывший начальник Береславского строительного района ВДВП И.К. Бирюков.

25 апреля 1952 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берии письмо: «В соответствии с постановлением правительства об открытии с 1 июня 1952 года навигации на всем протяжении Волго-Донского водного пути в настоящее время завершаются работы по строительству канала и подготовке его к сдаче в эксплуатацию в установленный правительством срок. Все работы выполняются преимущественно рабочей силой из числа заключенных. В этих условиях особое значение приобретает повышение производительности труда и заинтересованность заключенных в результатах своей работы.

МВД СССР полагает целесообразным в целях еще большего повышения производительности труда заключенных, работающих на строительстве Волго-Донского водного пути, в отношении части заключенных, работающих там длительное время, выполняющих и перевыполняющих производственные нормы, осужденных за бытовые и должностные преступления и не допустившие нарушений лагер-

ного режима, рассмотреть вопрос о снижении срока наказания и в отношении некоторых заключенных произвести условно-досрочное освобождение за отличную работу.

Это мероприятие можно было бы широко объявить среди всех заключенных, работающих на строительстве Волго-Донского водного пути, что сыграло бы очень большую роль в организации труда и режима заключенных и содействовало бы значительному повышению трудовой деятельности заключенных.

МВД СССР подготовило списки на 584 таких заключенных, из них: 15 инженеров, 12 техников, 17 мастеров, 27 бригадиров, 12 десятников, 23 монтажника, 53 бетонщика, 29 арматурщиков, 18 электросварщиков, 28 трактористов-скреперистов, 10 экскаваторщиков, 35 машинистов, 22 электрика, 29 слесарей, 37 плотников, 29 шоферов, 3 бульдозериста, 8 токарей, 14 мостовщиков, 52 других квалифицированных рабочих, 65 разнорабочих и другие.

Все они осуждены за бытовые и должностные преступления, проявили честное отношение к труду и безупречное поведение в ИТЛ, добились высоких производственных результатов, выполняя и перевыполняя даваемые им задания по работе.

МВД СССР вносит предложение: 474 заключенных условно-досрочно освободить с использованием их по вольному найму на работах по строительству Волго-Донского водного пути до конца этих работ и 110 заключенным снизить срок наказания, из них: 17 заключенным снизить срок наказания на 1 год, 40 — на 2 года и 53 — на 3 года; условно-досрочное освобождение заключенных и снижение срока наказания заключенным произвести через Особое совещание при МГБ СССР, куда направить материалы на этих лиц в установленном порядке. МГБ СССР (г. Игнатьев) с этим предложением согласно и его поддерживает».

15 мая 1952 г. И.В. Сталин подписал постановление СМ СССР № 2301-875с «О снижении наказания и досрочном освобождении заключенных, особо отличившихся на строительстве Волго-Донского водного пути», которым все эти предложения МВД СССР были утверждены (документ № 53).

Постановлением СМ СССР № 2346 от 19 мая 1952 г. была образована правительственная комиссия по приемке готовых сооружений Волго-Донского водного пути во главе с председателем Государственного комитета Совета Министров СССР по делам строительства К.М. Соколовым. Комиссия должна была приступить к работе 20 мая, а к 20 августа 1952 г. представить в Совет Министров СССР акт приемки сооружений Волго-Дона (документ № 54).

12 июня 1952 г. С.Н. Серов и И.А. Серов доложили Л.П. Берин о ходе проводки судов по Волго-Донскому водному пути: с 1 июня 1952 г. канал приступил к проводке судов через шлюзы. С 1 по 10 июня прошлюзовались 22 судна, которые далее проследовали по Цимлянскому водохранилищу, а 23 судна находились в движении по каналу. В числе пропущенных через судоходный канал было 5 теплоходов с осадкой 2,7 м, 6 буксиров, 16 дебаркадеров (пристаней), 9 трамвайных катеров типа «Москвич», а также 7 специальных судов типа «Морской охотник» были пропущены через канал в Черное море (документ № 55).

27 июня 1952 г. заместитель начальника ГГВДС М.И. Журавлев направил на имя И.А. Серова докладную записку со сметой расходов, связанных с торжественным открытием навигации на Волго-Доне: строительство трибун для гостей, оформление панно и досок почета, освещение и радиофикация площадок, озеле-

нение, приобретение цветов, изготовление лозунгов и транспарантов. Журавлев просил разрешения израсходовать на все эти мероприятия 2,5 млн рублей. Только на ужин для руководства и актива управлений строительства канала и Цимлянского гидроузла было запланировано 200 000 рублей, на декоративные устройства и заборы для закрытия лагерей — 300 000 рублей, на транспорт и другие расходы — 500 000 рублей.

Первый заместитель министра внутренних дел СССР И.А. Серов написал резолюцию на докладной записке М.И. Журавлева: «2,5 млн. рублей — вздор», а 7 и 10 июля 1952 г. МВД СССР направило в адрес ГГВДС директивы по проведению торжественного открытия: «Оформление сооружений провести красиво, но скромно и без больших затрат средств. Никаких громоздких и дорогостоящих сооружений делать не следует. Основными видами украшений должны быть: флаги, транспаранты, плакаты, призывы, портреты руководителей партии и правительства, светящиеся звезды, зеленые украшения, гирлянды, цветы и т.п.»

19 июля 1952 г. руководство ГГВДС уведомили о том, что правительство выделило для проведения подготовительных мероприятий, связанных с открытием Волго-Донского канала, 450 тыс. рублей, в том числе: Управлению строительства судоходного канала — 300 тыс. рублей, Управлению строительства Цимлянского гидроузла — 100 тыс. рублей, Управлению строительства оросительных сооружений — 50 тыс. рублей.

На основании постановления СМ СССР № 2840-1082с от 20 июня 1952 г. и приказа МВД СССР № 0802 от 3 июля того же года для руководства строительством Волго-Балтийского водного пути Главгидроволгодонстрой был передислоцирован из Калача в Вытегру Вологодской области с переименованием в Главное управление лагерей строительства Волго-Балтийского водного пути (Главгидроволгобалтстрой — ГГВБС) МВД СССР.

Приказ ГГВБС МВД СССР № 01 от 7 августа 1952 г. гласил: «Считать, что Главгидроволгобалтстрой передислоцировался в г. Вытегру и начал свою деятельность по руководству строительством Волго-Балтийского водного пути». Начальником ГГВБС был назначен Я.Д. Рапопорт, заместителями начальника главка: М.И. Журавлев (первый заместитель), Н.А. Филимонов (он же главный инженер), Е.А. Пахомов (заместитель по нерудным материалам и транспорту), В.И. Демин (по лагерю), А.Т. Инюткин (по кадрам) и М.Ф. Юдин (по материально-техническому снабжению).

26 июня 1952 г. секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) И.Т. Гришин, секретарь Ростовского обкома ВКП(б) Н.В. Киселев и министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направили на имя Г.М. Маленкова и Л.П. Берии письмо, где было записано: «Весь советский народ и коллектив строителей знают, что идея строительства Волго-Донского водного пути и техническое решение этой проблемы были указаны лично товарищем Сталиным, поэтому и назвали строительство Волго-Донского канала сталинской стройкой.

В связи с предстоящим открытием регулярного судоходного движения по Волго-Донскому водному пути Сталинградский и Ростовский обкомы ВКП(б) и МВД СССР докладывают в ЦК ВКП(б) о единодушном желании коллектива всех строителей Волго-Донского канала и трудящихся Сталинградской и Ростовской областей о наименовании построенного канала «Волго-Донским судоходным каналом имени Сталина». Просим Вашего решения».

30 июня 1952 г. это письмо было направлено на Бюро Президиума Совета Министров СССР, а Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1952 г. «согласно предложению Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б)» Волго-Донскому судоходному каналу было присвоено имя В.И. Ленина (документы № 56—59).

9 июля 1952 г. С.Н. Круглов направил на имя И.В. Сталина письмо (рапорт) строителей Волго-Донского судоходного канала о выполнении взятых на себя социалистических обязательств, а 10 июля И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 3187 «Об открытии Волго-Донского судоходного канала», где отмечалось: «В течение 1949—1952 годов построены:

а) Волго-Донской судоходный канал длиной 101 километр с 13 судоходными шлюзами, 3 насосными станциями, 13 плотинами и дамбами, 7 водосбросами и водоспусками, 2 аварийно-ремонтными заграждениями, 8 мостами, паровыми переправами, остановочными пунктами, пристанями и приканальной автомобильной дорогой длиной 100 километров;

б) Цимлянский гидроузел в составе земляной плотины длиной 12,75 километра, водосливной бетонной плотины длиной 495,5 метра, гидроэлектростанции, 2 судоходных шлюзов, судоходного канала между шлюзами длиной 4,9 километра, аванпорта головного ирригационного сооружения, а также железнодорожного и шоссейного переходов по плотине;

в) Донской магистральный оросительный канал от головного водозаборного сооружения в плотине Цимлянского гидроузла до головного сооружения Нижне-Донского распределительного канала длиной 27 километров, Нижне-Донской распределительный канал длиной 72,9 километра, Азовский распределительный канал длиной 92,2 километра;

г) новые железнодорожные линии от станции Морозовская Сталинградской железной дороги до Цимлянского гидроузла и от Цимлянского гидроузла до станции Куберле Сталинградской железной дороги общей протяженностью 174 км.

Общая стоимость выполненных по состоянию на 1 июля 1952 года работ составляет 6,1 млрд. рублей.

Совет Министров СССР постановляет:

— Открыть Волго-Донской судоходный канал в воскресенье 27 июля 1952 года, обеспечив с этого дня регулярное движение пассажирских и грузовых судов, а также начать эксплуатацию Цимлянской гидроэлектростанции и первой очереди оросительных сооружений. <...>

— Поручить МВД СССР представить в Совет Министров СССР предложения о поощрении и награждении работников, особо отличившихся на строительстве Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла, а также работников заводов и монтажных организаций, принимавших участие в изготовлении и монтаже металлоконструкций, механизмов и оборудования для этих строек» (документ № 60).

18 июля 1952 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 3319 «О мероприятиях в связи с открытием Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина», где говорилось:

«— Провести 27 июля 1952 года в городе Красноармейске у начала канала от реки Волги массовый митинг с участием строителей, монтажников, эксплуатационников и представителей трудящихся Сталинградской и Ростовской облас-

тей. Организацию митинга возложить на Сталинградский обком ВКП(б). Поручить т. Шашкову З.А. выступить от имени Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б).

— Опубликовать в печати и по радио в день открытия Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина — 27 июля, а также 28 и 29 июля 1952 года статьи и материалы митингов и собраний, посвященных открытию Волго-Донского судоходного канала.

— Обязать Министерство кинематографии СССР заснять на киноплёнку открытие Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина» (документ № 61).

В распоряжении МВД СССР № 995 от 21 июля 1952 г. «О подготовительных мероприятиях по обеспечению порядка в Калачевском ИТЛ в дни подготовки и открытия Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина» было записано: «Выехать на место в город Калач начальнику ГУЛАГа МВД СССР тов. Долгих и зам. начальника ГУЛАГа по охране тов. Бочкову с группой квалифицированных работников ГУЛАГа сроком до 28 июля 1952 года.

Тов. Долгих на месте проверить состояние режима и охраны заключенных и организовать порядок содержания в лагерях и конвоирования на работы в предпраздничные дни с таким расчетом, чтобы исключить среди заключенных дезорганизацию работ, волынки и выступления.

Обратить особое внимание на содержание заключенных в день открытия судоходного канала и в последующие дни, имея в виду 27 июля 1952 года дать день отдыха заключенным.

Тов. Долгих расставить оперативный состав лагерей, офицеров охраны и конвойной службы с таким расчетом, чтобы не допустить каких-либо самовольных действий заключенных».

Накануне открытия канала И.И. Долгих и В.М. Бочков направили из Калача в Москву на имя С.Н. Круглова докладную записку: «В течение 26 июля во всех лагерных подразделениях Калачевского и Цимлянского ИТЛ закончены работы по приведению их в должный порядок. Все подразделения обеспечены полностью продуктами питания в улучшенном ассортименте и достаточным количеством свежих овощей. Приготовлено для личного состава охраны и заключенных хорошее питание в течение нескольких дней, начиная с 27 июля. В пищеблоке обеспечен необходимый контроль. По линии военторга для продажи заключенным завезен обширный ассортимент продуктов питания, включая булочные, кондитерские, колбасные изделия, консервы, минеральные и фруктовые воды и т.д. Для продажи товаров открыты дополнительные точки. Руководителями будут сделаны доклады для заключенных, организованы концерты, самодеятельность, обеспечены кинокартинами<sup>1</sup>, намечено проведение массовых культурных мероприятий, спортивных соревнований.

В течение 26 июля закончено проведение сплошных обысков территорий зон и проведены тщательные личные обыски при возвращении в зону с места работы. Изъят ряд запрещенных предметов. Дополнительно водворено в штрафной лагпункт 59 злостных нарушителей режима и осуждено 25 заключенных, водворенных ранее в штрафные изоляторы за незначительные нарушения и положительно проявившие себя на строительстве канала.

<sup>1</sup> Так в тексте.

В соответствии с решением правительства от 20 июня с.г. оформлены дела и санкционировано с прокурором лагеря на досрочное освобождение 430 заключенных, о чем им будет объявлено 27 июля.

Сегодня лично с т. Бочковым вторично проверили лаготделение № 1 Красноармейского района, расположенное недалеко от площади — места предполагаемого митинга. Территория, где будет проходить митинг, подготовлена удовлетворительно. Меры к усилению наблюдения по указанному выше подразделению приняты. Вывезено более 200 заключенных из числа отрицательного элемента, в том числе, судимые по ст. 58-1 УК в другие подразделения.

Из личной беседы с большим количеством заключенных этого подразделения устанавливается в основном здоровое настроение последних. По интересующим их вопросам в части возможного их освобождения за строительство даны соответствующие исчерпывающие ответы.

В лагерном подразделении с 27 июля с утра весь день будем находиться с тт. Бочковым и Кривенко. В 11 часов подготовлено собрание заключенных, на котором будет сделан доклад о строительстве канала, о выполненных работах этим стройрайоном с показателями хорошо работающих бригад из заключенных, тогда же будет объявлено постановление об освобождении части заключенных под подписку».

23 июля 1952 г. М.А. Суслев и З.А. Шашков направили в Президиум Совета Министров СССР проект речи министра речного флота СССР Шашкова на открытие Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

28 июля 1952 г. И.И. Долгих и В.М. Бочков доложили С.Н. Круглу о том, что открытие канала прошло хорошо. В подразделениях Калачевского и Цимлянского ИТЛ никаких происшествий не было. 27 июля в 12 часов дня в Цимле и в 15 часов в Красноармейске прошли митинги трудящихся Сталинградской и Ростовской областей совместно с представителями Волго-Дона. В Красноармейске на митинге присутствовало не менее 100 тысяч человек, в Цимле — около 20 тысяч, «отмечался высокий политический подъем». После окончания митинга в Красноармейске и прохода теплохода «Иосиф Сталин» через шлюзы там «собирались большие массы трудящихся и колхозников и стихийно возникали митинги».

Ранним утром 28 июля на теплоходе «Иосиф Сталин», на котором находилось большое количество знатных гостей и журналистов, в каюте писателя Бориса Пелевого возник пожар, что вызвало задержку рейса на час с небольшим. Пожар был ликвидирован, жертв не было, сгорело и обгорело 10 кают. В 6 утра 28 июля теплоход благополучно прибыл в Калач.

Сооружение Волго-Донского водного пути, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений в 1948—1952 гг. обслуживали соответственно: ИТЛ и строительство Волго-Донского водного пути (реорганизован в январе 1949 г. в Калачевский ИТЛ), Цимлянский ИТЛ и Мартыновский ИТЛ, а также лесозаготовительные Варнавинский ИТЛ (в Горьковской области на реке Ветлуге).

За 1948—1952 гг. через эти лагеря МВД прошло 236 778 заключенных, из них: было освобождено — 114 492 человека, умерло — 1766, бежало — 1123. Максимальная численность заключенных пришла на 1 января 1952 г. — 118 178 человек. По отдельным лагерям эта статистика выглядит так:

ИТЛ Волгодонстроя — Калачевский ИТЛ: всего поступило за 1948—1953 гг. — 108 917 заключенных, освобождено — 47 001, умерло — 806, бежало — 378, остальные были переведены в другие ИТЛ и ИТК МВД; на 1 июля 1948 г. числилось —



1343 заключенных, на 1 января 1949 г. — 13 942, на 1 января 1950 г. — 20 435, на 1 января 1951 г. — 23 821, на 1 января 1952 г. — 59 114, на 1 января 1953 г. — 12 589, на 1 апреля 1953 г. — 8608 человек;

Цимлянский ИТЛ: за все время существования поступило 103 884 заключенных, освобождено — 57 037, умерло — 756, бежало — 638; на 1 апреля 1949 г. числилось — 4764 заключенных, на 1 января 1950 г. — 15 829, на 1 января 1951 г. — 32 308, на 1 января 1952 г. — 47 285, на 1 января 1953 г. — 23 607, на 1 октября 1953 г. — 4853 человека;

Мартыновский ИТЛ: за все время существования поступило — 11 273 заключенных, освобождено — 2924, умерло — 61, бежало — 26; числилось на 1 июля 1949 г. — 51 заключенный, на 1 января 1950 г. — 954, на 1 января 1951 г. — 4354, на 1 января 1952 г. — 5515, на 1 июля 1953 г. — 6588 человек;

Варнавинский ИТЛ: за все время существования поступило — 12 704 заключенных, освобождено — 7530, умерло — 143, бежало — 79; числилось на 1 июля 1949 г. — 3341 заключенный, на 1 января 1950 г. — 5148, на 1 января 1951 г. — 6095, на 1 января 1952 г. — 6264, на 1 января 1953 г. — 4841, на 1 апреля 1953 г. — 5282 человека.

11 августа 1952 г. С.Н. Круглов и И.А. Серов направили в Бюро Президиума Совета Министров СССР письмо, где было отмечено, что в качестве основной рабочей силы на строительстве были использованы заключенные, среди которых свыше 13 тысяч — женщины. «В огромном своем большинстве заключенные проявили сознательное отношение к труду, активно участвовали в рационализаторских мероприятиях по строительству, перевыполняли нормы выработки. Среднее выполнение заключенными норм выработки в первом квартале 1952 года составило 127,2%, причем более половины заключенных выполняли выработки от 120 до 200%. Многие из заключенных показали образцы трудовой доблести, чем в значительной степени искупили свою вину за совершенные преступления и твердо вступили на путь исправления, чтобы вновь стать полезными участниками социалистического строительства».

Далее говорилось: «МВД СССР просит Совет Министров СССР рассмотреть следующие предложения:

1. За самоотверженную работу на строительстве судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений первой очереди в Ростовской области:

а) произвести досрочное освобождение 15 тысяч заключенных, из них 7 тысяч женщин. Представить из этого количества к награждению орденами и медалями 3 тысячи заключенных, из них 1000 женщин, проявивших себя наиболее активно на строительстве Волго-Дона;

б) произвести снижение сроков наказания в зависимости от характера преступления и от результатов выполненных работ 35 тысяч заключенных, из них 5 тысяч женщин.

Сроки наказания сократить от одного года до пяти лет.

2. Персональный состав заключенных, подлежащих досрочному освобождению и снижению сроков наказания, рассмотреть и утвердить на коллегии МВД СССР с участием Генерального Прокурора СССР.

3. В целях лучшего использования досрочно освобождаемых заключенных, получивших квалификацию на строительстве гидротехнических сооружений Вол-

го-Дона, разрешить МВД СССР провести работу по привлечению их к строительству других гидротехнических сооружений, осуществляемых МВД, в качестве вольнонаемных рабочих» (документ № 62).

Все эти предложения МВД СССР были одобрены постановлением СМ СССР № 3790-1513с от 18 августа 1952 г. «О льготах заключенным, отличившимся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина» и утверждены Указом ПВС СССР от того же числа (документы № 63, 64).

19 сентября 1952 г. были подписаны Указы ПВС СССР «О присвоении звания Героя Социалистического Труда строителям Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина» и «О награждении орденами и медалями» строителей Волго-Дона.

Героями Социалистического Труда стали 12 человек, в том числе: начальник Управления строительства Цимлянского гидроузла В.А. Барабанов, начальник Гидропроекта МВД СССР С.Я. Жук и его заместители Г.А. Руссо и Н.А. Филимонов (документ № 65).

Ордена и медали получили 6323 человека, из них: орден Ленина — 122 человека (среди них министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и его заместители: Н.К. Богданов, С.С. Мамулов, Б.П. Обручников и И.А. Серов, а также бывший заместитель министра внутренних дел СССР, а на момент награждения — заместитель министра государственной безопасности СССР В.С. Рясной; орденом Ленина были награждены: начальник ГГВДС Я.Д. Рапопорт, его первый заместитель М.И. Журавлев и начальник УИТЛ и строительства Волго-Донского соединительного канала И.С. Шикторов).

Орденом Трудового Красного Знамени был награжден 661 человек (в том числе: начальник ГУЛАГа И.И. Долгих и его заместители В.М. Бочков и М.А. Запевалин).

Орденом Красной Звезды было награждено 295 человек, орденом «Знак Почета» — 964, медалью «За трудовую доблесть» — 2229, медалью «За трудовое отличие» — 2052 человека.

Среди награжденных было 400 женщин, 16 из них получили орден Ленина. Из 3000 досрочно освобожденных орден Трудового Красного Знамени получили 15 бывших заключенных, «Знак Почета» — 120, медаль «За трудовую доблесть» — 1433, медаль «За трудовое отличие» — 1432 человека.

Не получившие правительственных наград были премированы приказом МВД СССР № 1072 от 19 ноября 1952 г. в размере месячного оклада с объявлением благодарности. Среди получивших премию были: заместители начальника ГУЛАГа А.З. Кобулов, В.М. Козырев, П.И. Окунев и А.А. Щекли, начальник 2-го управления ГУЛАГа И.И. Матевосов, начальник 1-го спецотдела МВД СССР А.С. Кузнецов, заместитель начальника УИТЛ и строительства Волго-Донского канала М.С. Кривенко.

14 октября 1952 г. правительственная комиссия по приемке сооружений Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений направила в Совет Министров СССР докладную записку о результатах своей работы, а 19 декабря того же года было подписано постановление СМ СССР № 5216-2029с «Об утверждении акта Правительственной комиссии по приемке Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и сооружений для орошения первой очереди 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области» (документ № 66).

## ДОКУМЕНТЫ

№ 42

**ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА  
И С.Я. ЖУКА И.В. СТАЛИНУ И Л.П. БЕРИИ  
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА***13 июня 1946 г.**Секретно*

По Вашему указанию НКВД СССР в начале 1941 года разработал ряд схем водного соединения Волги с Доном. Рассмотрев эти схемы, Вы остановились на варианте, по которому Волго-Донской канал начинается у г. Красноармейска на Волге и выходит к Дону у г. Калача; далее путь проходит по реке Дону, глубина на котором обеспечивается попусками воды из крупного водохранилища с плотиной у х. Кумовского. Дальнейшая разработка проекта была прервана войной.

В 1946 году МВД СССР возобновило проектную работу по Волго-Дону и наметило пути для облегчения и удешевления принятой Вами схемы.

Основным мероприятием в этом направлении представляется перенос плотины большого водохранилища на Дону от х. Кумовского к ст. Цимлянской!. Благодаря этому наиболее трудный для судоходства участок Дона от г. Калача до ст. Цимлянской оказывается в пределах глубокого водохранилища. Кроме того, объемы работ по Цимлянской плотине, по предварительным данным, получаются значительно меньшими, чем по Кумовской плотине.

Стоимость работ по такой схеме по примерным подсчетам составляет 2,4 миллиарда рублей (в ценах 1936 года), что существенно ниже стоимости вариантов, разработанных в 1941 году.

При этом глубина пути на канале и по Цимлянскому водохранилищу будет не менее 3,6 м., а на Дону ниже Цимлянской плотины — порядка 2,4 м. Последняя величина близка к современной обеспеченной глубине на средней Волге, составляющей 2,4—2,6 м. В будущем, путем постройки небольших плотин и шлюзов, глубина на нижнем участке Дона может быть повышена до 3,6 м.

Основные данные по изложенной схеме с указанием объемов работ, потребных материальных ресурсов и рабочей силы приведены на прилагаемой карте.

Для принятия окончательного решения о возможности и целесообразности переноса плотины от х. Кумовского к ст. Цимлянской, необходимо произвести проектно-испытательские работы, которые могут быть выполнены Гидропроектом МВД СССР в течение одного года и потребуют затрат до 2 млн. рублей, в том числе на 1946 год 1 млн. рублей.

МВД СССР считает выполнение этих работ целесообразным.

По самому соединительному каналу между Волгой и Доном основные технические вопросы разрешены в такой мере, что к строительству его можно было бы приступить в ближайшее время.

Если осуществление Волго-Донского пути будет признано необходимым, то МВД СССР, обладая кадрами и накопленным опытом при строительстве Бе-

ломорско-Балтийского канала имени товарища Сталина, канала Москва — Волга и других гидротехнических сооружений, могло бы выполнить строительство этого пути.

МВД СССР просит Ваших указаний.

*Министр внутренних дел СССР*

*С. КРУГЛОВ*

*Начальник и главный инженер Гидропроекта МВД СССР*

*С. ЖУК*

Основные показатели Волго-Донского водного пути посланы только в адрес тов. Берии.

### Основные показатели Волго-Донского водного пути

#### I. Основные данные.

Расстояние от Красноармейска на Волге до г. Ростова н/Дону — 600 км.

В том числе: длина канала — 100 км.

Путь по Дону — 500 км.

Глубина пути на канале и по Цимлянскому водохранилищу — 3,6 м.

По Дону от Цимлянской плотины до г. Ростова — 2,4 м.

Грузопропускная способность пути за навигацию — 8 млн. тн.

Энергетика: мощность Цимлянской гидростанции — 150 т. квт.

Выработка ее энергии в год — 1,0 млрд. квтч.

Мощность насосной станции на канале — 17 т. квт.

Затрата энергии в год на работу насосной станции — 40 млн. квтч.

#### II. Объемы основных работ.

	Канал	Цимлянский узел	Итого
Выемка грунтов млн. кубм.	37	12	49
Насыпи млн. кубм.	6	13	19
Бетон и железобетон млн. кубм.	0,7	1,1	1,8
Каменные банкеты и фильтры млн. кубм.	—	1	1
Каменные крепления млн. кв. м.	1	1	2
Металлоконструкции тыс. тн.	9	10	19
Металлический шпунт тыс. тн.	—	1,5	1,5

## III. Потребность в главнейших материалах.

	Канал	Цимлянский узел	Итого
Цемент т. тн.	100	300	400
Металл т. тн.	30	50	80
Лес т. кубм.	200	400	600
Камень	450	750	1200
Гравий и щебень	800	1700	2500
Песок	700	1200	1900

## IV. Потребность в рабочей силе.

В среднем — 45 тыс. ч.

При пике — 70 «»

## V. Затопления земель и перенос хозяйств.

Площадь затопления и подтопления по каналу и Дону — 335 тыс. га.

Количество дворов к переносу по каналу и Дону — 19,5 тыс. дв.

## VI. Стоимость строительства.

Общая стоимость — 2,4 млрд. р.

Из них: Волго-Донской канал — 1,0 млрд. р.

Цимлянский гидроузел — 1,4 млрд. р.

## VII. Срок строительства, включая подготовительный период — 5 лет.

*Начальник Гидропроекта МВД СССР С.Я. ЖУК*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 137. Л. 143—146. Заверенная копия.

№ 43

**ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА И С.Я. ЖУКА И.В. СТАЛИНУ, Л.П. БЕРИИ И Н.А. ВОЗНЕСЕНСКОМУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА И ЦИМЛЯНСКОГО ГИДРОУЗЛА**

8 марта 1947 г.

*Сов. секретно*

В соответствии с Вашим указанием Гидропроект МВД продолжил разработку представленной Вам в 1946 году новой схемы Волго-Донского пути в целях выяснения возможности использования Цимлянского водохранилища для орошения прилегающих засушливых земель.

Установлено, что без технических затруднений можно оросить и обводнить значительные площади земель по рекам Нижнему Дону, Салу и обоим Маньчам. Для этой цели из Цимлянского водохранилища могут быть выведены два главных оросительных канала, которые командуют площадью около 350 тыс. га, из коих может быть использовано под орошаемое земледелие не менее 140 тыс. га плод-

родных земель. Кроме того, используя местные особенности рельефа и электроэнергию Цимлянского гидроузла для питания насосных станций, из самотечных каналов можно легко подать воду на более высокие отметки и охватить орошением земли, расположенные выше этих каналов. Предварительная проработка схем машинного орошения показала, что в пределах зоны подъема воды на 10—50 метров можно оросить еще около 200 тыс. га нетто.

Районы намечаемого орошения и ориентировочная схема расположения оросительных каналов показаны на прилагаемом плане схемы Волго-Дона.

Главный самотечный канал, подающий воду на Сальско-Маньчские земли, позволяет сравнительно простыми средствами, самотеком, пропустить часть донской воды на обводнение пастбищно-скотоводческого района по Восточному Маньчу.

Таким образом, предлагаемая схема Волго-Дона и порядок ее осуществления представляются теперь в следующем виде.

В первую очередь строятся соединительный канал между Волгой и Доном и Цимлянский гидроузел с водохранилищем, которые обеспечат глубину судоходного пути по каналу и водохранилищу в 3,6 метра, а ниже по Дону до Ростова — 2,4 метра.

Строительство оросительных каналов и организация орошаемого земледелия могут начаться одновременно с постройкой Цимлянского гидроузла.

По мере развития орошения и увеличения изъятия воды для этой цели из водохранилища указанная глубина по Дону в 2,4 метра станет постепенно уменьшаться. Тогда, чтобы поддержать безостановочное развитие орошения и судоходства придется построить 2—3 небольших гидроузла на Дону, между водохранилищем и Ростовом, чем будет обеспечена и на этом участке глубина 3,6 метра.

После постройки указанных малых гидроузлов площади орошения могут быть увеличены по сравнению с приведенными выше.

Если предлагаемая схема заслуживает внимания и к осуществлению Волго-Дона может быть приступлено в ближайшие годы, то целесообразно теперь же произвести необходимые изыскания и составить проектное задание Волго-Донского пути и схему орошения земель из Цимлянского водохранилища.

На выполнение изыскательских и проектных работ потребуется времени около двух лет и ассигнований 30 миллионов рублей, в том числе на текущий 1947 год — 6 миллионов рублей.

МВД просит Ваших указаний.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ  
Начальник Гидропроекта МВД СССР С. ЖУК*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 168. Л. 452—453. Заверенная копия.

№ 44

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 561-201 с  
«О ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТАХ ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ  
ВОДНОМУ ПУТИ, ОРОШЕНИЮ И ОБВОДНЕНИЮ ЗАСУШЛИВЫХ ЗЕМЕЛЬ  
В ПРИЛЕГАЮЩИХ К НЕМУ РАЙОНАХ»**

*16 марта 1947 г.*

*Секретно*

Для подготовки к строительству Волго-Донского водного пути, а также оросительных и обводнительных систем в засушливых районах, прилегающих к этому пути, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Поручить Министерству внутренних дел СССР (т. Круглову) выполнить к 1 мая 1949 г. все необходимые изыскательские и исследовательские работы и составить проектное задание Волго-Донского водного пути со схемой орошения и обводнения засушливых земель по Нижнему Дону и рекам Салу и Манычам.

2. Определить общий размер расходов на изыскательские и исследовательские работы, а также на составление проектного задания Волго-Донского водного пути со схемой орошения и обводнения засушливых земель по Нижнему Дону и рекам Салу и Манычам в размере 30 млн. рублей.

3. Обязать Министерство финансов выделить в 1947 году Министерству внутренних дел СССР из резервного фонда Совета Министров СССР 6 млн. рублей на работы, указанные в п. 1 настоящего Постановления.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР Я. ЧАДАЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 49а. Д. 3285. Л. 8. Подлинник.

#### № 45

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 480-183с

### «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ И КОМПЛЕКСНОМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОДНЫХ РЕСУРСОВ НИЖНЕГО ДОНА»

*27 февраля 1948 г.*

*Секретно*

Отмечая большое народнохозяйственное значение соединения Волги с Доном, обеспечивающего:

создание транзитной Волго-Донской водной магистрали для перевозки массовых грузов — угля, леса, хлеба;

использование водных ресурсов Нижнего Дона для организации в засушливых районах по рекам Дону, Салу и Манычам крупного, интенсивного, устойчивого сельскохозяйственного производства;

создание на Нижнем Дону гидроэнергетической базы для снабжения дешевой электроэнергией орошаемых районов и промышленности;

и учитывая, что соединением Волги с Доном завершается огромная работа, проделанная в годы Сталинских пятилеток по реконструкции и созданию глубоководных внутренних судоходных путей (Беломорско-Балтийский канал имени товарища Сталина, канал имени Москвы, Щербаковский и Угличский гидроузлы на р. Волге), соединяющих Белое и Балтийское моря с Азовским, Черным и Каспийским морями, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Признать необходимым строительство Волго-Донского водного пути с комплексным использованием для ирригации и энергетики водных ресурсов Нижнего Дона.

2. Обязать Гидропроект Министерства внутренних дел СССР к 1 мая 1949 г. закончить разработку и представить на утверждение Совета Министров СССР проектное задание на строительство Волго-Донского водного пути в составе соединительного канала между реками Волгой и Доном (по трассе г. Красноармейск на Волге, хутор Кумовской на Дону) с подачей воды в канал насосными станциями

и гидроузла с гидроэлектростанцией на р. Дон в районе станицы Цимлянской, схему орошения 450—500 тыс. га земель по Нижнему Дону и рекам Салу и Западному Манычу, а также сметно-финансовые расчеты по стоимости строительства Волго-Донского водного пути.

3. Ответственным руководителем по составлению проекта Волго-Донского водного пути и комплексного использования водных ресурсов Нижнего Дона утвердить начальника Гидропроекта МВД СССР т. Жук С.Я.

4. Установить по Волго-Донскому водному пути:

а) размеры шлюзов: длина — 145 метров, ширина — 18 метров, глубина на коле — 3,65 метра;

б) отметку Цимлянского водохранилища — около 39 метров;

в) транзитную глубину — 3,65 метра, обеспечив на участке от Цимлянского гидроузла до г. Ростова до постройки гидроузлов на Нижнем Дону глубину 2,4—2,6 метра, с последующим доведением глубины на этом участке до 3,65 метра.

5. Обязать перечисленные ниже министерства разработать по договору с Министерством внутренних дел СССР и представить к 1 марта 1949 г. Гидропроект МВД СССР проектные задания на работы, связанные со строительством Волго-Донского водного пути, а именно:

а) Министерство речного флота (т. Шашкова) совместно с Министерством угольной промышленности западных районов (т. Засядько), Министерством лесной промышленности СССР (т. Орловым) и Министерством путей сообщения (т. Ковалевым) — по портовым устройствам и другим мероприятиям, связанным с массовыми перевозками угля и леса по Волго-Донскому водному пути;

б) Министерство электростанций (т. Жимерина) — по устройству линий передач высокого напряжения, соединяющих Цимлянскую гидростанцию и район Волго-Донского канала с действующими энергосистемами;

в) Министерство путей сообщения (т. Ковалева) — по переустройству существующих железных дорог и мостов, в связи со строительством Волго-Донского водного пути.

6. Обязать Министерство сельского хозяйства СССР (т. Бенедиктова), Ростовский и Сталинградский облисполкомы разработать по заданиям Министерства внутренних дел СССР до 1 марта 1949 г. агроэкономические и агротехнические вопросы, связанные с проектом орошения, обводнения земель.

Обязать Совет Министров РСФСР (т. Родионова), Ростовский и Сталинградский облисполкомы разработать по заданиям Министерства внутренних дел СССР до 1 марта 1949 г. проект размещения и земельно-хозяйственного устройства населения, переселяемого из зоны затопления Цимлянского водохранилища и Волго-Донского соединения.

7. В целях дальнейшего развития работ, направленных на борьбу с засухой и суховеями в районе Восточного Маныча и Сарпинской низменности, признать необходимым составление общей схемы комплексных водохозяйственных мероприятий, обеспечивающих обводнение этих районов и создание защитных лесных полос, для чего:

а) обязать Гидропроект МВД СССР (т. Жук) выполнить проектно-исследовательские работы и составить к 1 ноября 1950 г. общую схему комплексных водохозяйственных мероприятий по обводнению земель в районе Восточного Маныча и Сарпинской низменности;



б) обязать Министерство лесного хозяйства СССР (т. Мотовилова) к 1 июля 1950 г. разработать по договору с Министерством внутренних дел СССР лесохозяйственную часть к схеме комплексных водохозяйственных мероприятий по обводнению земель в районе Восточного Маньча и Сарпинской низменности.

8. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т.т. Круглова, Рапопорт и Жук) при разработке проектного задания на строительство Волго-Донского водного пути обеспечить резкое сокращение стоимости строительства за счет максимальной механизации, применения усовершенствованных способов производства работ и удешевления конструкции сооружений.

9. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т.т. Круглова, Рапопорт и Жук) приступить в 1948 году к подготовительным работам по строительству Волго-Донского водного пути и ирригационных сооружений и закончить в 1953 году первую очередь строительства в составе:

а) соединительного канала между реками Волгой и Доном с одной линией шлюзов;

б) Цимлянского гидроузла с гидроэлектростанцией;

в) магистрального оросительного канала для орошения 100 тыс. га земель.

10. Обязать Министерство сельского хозяйства СССР (т. Бенедиктова) закончить к 1953 году сооружение оросительной сети от магистрального канала для орошения 100 тыс. га земель. Строительство крупной распределительной сети и насосных станций возложить на МВД СССР.

Обязать Министерство сельского хозяйства СССР организовать во втором полугодии 1948 г. трест по изысканиям и проектированию орошения в связи со строительством Волго-Донского водного пути.

11. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) организовать Управление строительства Волго-Донского водного пути (Волго-Донстрой).

Назначить т. Павлова К.А. начальником Волго-Донстроя МВД СССР; главным инженером Гидропроекта МВД СССР т. Жук С.Я. назначить по совместительству главным инженером Волго-Донстроя МВД СССР; заместителем главного инженера — т. Мачтет Г.Н., освободив его от работы в Министерстве строительства военных и военно-морских предприятий.

12. Обязать Министерство внутренних дел СССР выполнить в 1948 году следующие подготовительные работы на строительстве Волго-Донского пути:

построить 30 тыс. кв. метров жилой площади для рабочих и инженерно-технических работников, 3 лесозавода на 8 пилорам с деревообрабатывающими мастерскими, 4 механических мастерских, склады, гаражи, подъездные железнодорожные пути и автогужевые дороги, а также организовать лесозаготовки и карьерные хозяйства.

13. Установить объем капиталовложений на 1948 год на подготовительные работы по строительству Волго-Донского водного пути в размере 75 млн. рублей, в том числе на проектно-изыскательские работы — 25 млн. рублей.

Министерству финансов СССР выделить Министерству внутренних дел СССР в 1948 году на указанные цели 75 млн. рублей за счет резервного фонда Совета Министров СССР.

14. Утвердить мероприятия по обеспечению проектно-изыскательских и подготовительных работ по строительству Волго-Донского водного пути и оросительных систем в 1948 году согласно Приложению № 1.

15. Выделить Министерству внутренних дел СССР для строительства Волго-Донского водного пути материалы и оборудование согласно Приложениям №№ 2, 3, 4, 5.

Поручить Госснабу СССР (т. Кагановичу) в 10-дневный срок определить источники выделения указанных материалов и оборудования.

16. Поручить комиссии в составе т.т. Кузнецова А.А. (созыв), Кафтанова и Круглова в 10-дневный срок рассмотреть и решить вопрос об обеспечении строительства Волго-Донского водного пути инженерно-техническими кадрами.

17. Поручить Министерству внутренних дел СССР (т. Круглову) к 1 октября 1948 г. представить в Совет Министров СССР предложения по развертыванию строительства Волго-Донского водного пути в 1949 году.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР Я. ЧАДАЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 50а. Д. 3941. Л. 129—135. Подлинник.

#### № 46

### ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА И С.Я. ЖУКА НА ИМЯ Л.П. БЕРИИ О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ

*11 сентября 1948 г.*

*Секретно*

МВД СССР докладывает о ходе строительства Волго-Донского водного пути и выполнении постановления Совета Министров СССР № 3174-1287с от 19 августа 1948 года «О мероприятиях по обеспечению строительства Волго-Донского водного пути» по состоянию на 10 сентября 1948 года.

1. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 27 февраля 1948 года МВД СССР обязано выполнить в 1948 году по Волгодонстрою подготовительные работы, в том числе: построить 30 тыс. кв. метров жилых помещений для рабочих и инженерно-технических работников строительства; три лесозавода и 8 пилорам с деревообрабатывающими мастерскими, склады, гаражи, ж.-д. подъездные пути, автогужевые дороги, а также организовать лесозаготовки и карьерное хозяйство.

По состоянию на 10 сентября с.г. Волгодонстрой закончил организацию и комплектование административным и техническим составом управления строительства и всех строительных подразделений для программы работ 1948 года.

На строительные работы работает 9368 человек, из них военнопленных — 1100 человек, находится в пути — 1400 человек и будет направлено в сентябре дополнительно — 4400 человек.

План третьего квартала 1948 года составляет 26 млн. рублей, из которых за два месяца квартала выполнено 14,2 млн. рублей, или 54,5% к плану, а всего с начала года сделано работ на 27,6 млн. рублей.

Работы в основном проводятся по строительным районам Красноармейскому, Береславскому, Донскому и Цимлянскому; по двум дорожно-строительным районам; по Репинскому и Жирновскому карьерным районам и лесозаготовительному району в Горьковской области.

В этих районах развернуты работы по строительству лагерей для обеспечения приема 23 тыс. спецконтингентов, подлежащих направлению в 1948 году в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 19 августа с.г., по жилищному строительству для инженерно-технических работников и вольнонаемных рабочих, строительству коммунально-бытовых и лечебных зданий, производственных и складских помещений, железнодорожных и автомобильных подъездных путей и шоссейной дороги вдоль трассы канала.

По состоянию на 10 сентября с.г. жилых помещений для спецконтингентов построено 6,5 тыс. кв. метров, не считая палаточных лагерей и для вольнонаемных — около 4 тыс. кв. метров сборных домов.

В строительных районах установлено и смонтировано 6 лесорам.

В результате проведенных проектно-изыскательских работ работы этого года проектной документацией обеспечены.

2. Выполнение основных вопросов постановления Совета Министров СССР от 19 августа 1948 года находится в следующем состоянии:

а) занарядка выделенных с поставкой до 1 ноября 1948 года материалов и оборудования министерствами-поставщиками произведена.

Отгрузка материалов и оборудования, за исключением ниже указываемых, производится удовлетворительно: лесоматериалов получено 37 тыс. куб. м., стандартных домов — 9600 кв. метров, отгружено строительное оборудование — камнедробилки, бетономешалки, растворомешалки, тяжелые грейдеры, катки моторные, насосы, лесорамы ГГС, компрессоры передвижные, автоприцепы одноосные, электромоторы, трансформаторы, инструмент; полностью отгружены: металл, рельсы узкой колеи, гвозди и трос.

МВД СССР за отгрузкой материалов и оборудования установило специальное наблюдение;

б) Министерство автомобильной и тракторной промышленности СССР обязано в 3-м квартале полностью отгрузить Волгодонстрою 225 автомашин, из них отгружено пока только 50 автомашин водным путем из Горького, к отгрузке остальных 175 автомашин завод ЗИС не приступил, хотя до конца квартала времени осталось немного. Также не отгружены с Челябинского тракторного завода 20 тракторов.

Требуется дополнительное указание Министру автомобильной и тракторной промышленности об ускорении отгрузки 175 автомашин и 20 тракторов;

в) по сообщению машиноимпорта Министерства внешней торговли СССР, подлежащие поставке в 3-м и 4-м кварталах передвижные электростанции мощностью от 100 до 600 квт. в 1948 году отгружены не будут.

Необходимо дополнительное указание машиноимпорту об изыскании ресурсов и возможностей для отгрузки в ближайшее время выделенных постановлением Совета Министров СССР Волгодонстрою передвижных электростанций, так как Волгодонстрой по-прежнему испытывает тяжелые затруднения из-за отсутствия электроэнергии;

г) Министр электростанций СССР тов. Жимерин своим письмом от 4 сентября с.г. № 3673-68с сообщил, что передать два энергопоезда, выделенные Волгодонстрою постановлением Совета Министров СССР от 19 августа с.г. мощностью в 5 и 3 тыс. квт., без дополнительного решения Правительства не может.

Свои предложения по этому вопросу тов. Жимерин должен представить в Совет Министров СССР.

д) Министр промышленности строительных материалов СССР тов. Гинзбург, обязанный изготовлять на Сталинградском домостроительном комбинате для Волгодонстроя стандартные дома и стройдетали, сообщил, что завод не выполняет установленного ему плана и что впредь, до выполнения государственного плана, заказы Волгодонстроя не могут быть приняты.

Необходимо дать Министру промышленности строительных материалов СССР дополнительное указание о безоговорочном выполнении постановления Совета Министров СССР о первоочередном выполнении заказов Волгодонстроя.

е) Министр лесной и бумажной промышленности СССР тов. Орлов до сего времени не дал распоряжения о передаче Волгодонстрою Елшанского лесопильного завода им. Куйбышева.

ж) Министерством путей сообщения СССР закончены предварительные изыскания по строительству железнодорожной ветки от станции Морозовская до Цимлянской. Никаких подготовительных работ к строительству этой дороги не ведется. Также не начаты изыскания для строительства железнодорожной ветки от ст. Куберле до станции Цимлянской.

з) Министерствами речного флота, транспортного машиностроения и строительства предприятий тяжелой индустрии СССР даны необходимые указания по выполнению постановления Совета Министров СССР по пунктам, касающимся этих министерств.

Для принятия необходимых мер по ускорению выполнения постановления Совета Министров СССР от 19 августа с.г. и оказания помощи в развитии строительного-монтажных работ на Волгодонстрой командирован начальник Главгидростроя МВД СССР тов. Рапопорт с группой инженеров Главгидростроя.

3. В связи с тем, что МВД СССР не получило необходимого количества вагонов по плану Волгодонстроя на 3-й квартал, строительство испытывает затруднения в перевозке грузов на строительные площадки.

МВД СССР просит дать указание Министерству путей сообщения СССР выделить до конца сентября Волгодонстрою дополнительно 700 вагонов из резерва МПС СССР для перевозки грузов в пределах Сталинградской железной дороги.

Прошу Ваших указаний.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ  
Заместитель начальника и главный инженер Главгидростроя МВД СССР  
С. ЖУК*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 50а. Д. 4042. Л. 120—124. Подлинник.

№ 47

#### **РЕЗОЛЮЦИЯ Л.П. БЕРИИ НА ПИСЬМЕ С.Н. КРУГЛОВА И С.Я. ЖУКА О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ**

*13 сентября 1948 г.*

Решениями Правительства от 27/II и 19/VIII-1948 г. МВД СССР выделено все необходимое для обеспечения работ по плану текущего года и подготовки к развороту строительства Волго-Донского канала в 1949 году.

Между тем подготовительные работы на Волгодонстрое идут пока слабо, что объясняется непринятием должных мер со стороны Главгидростроя.

Главгидрострой плохо дерется за реализацию указанных решений Правительства.

Вам необходимо т. Жука послать на строительство для оказания на месте необходимой помощи, а т. Рапопорт заставить как следует заниматься вопросами материально-технического обеспечения Волгодонстроя.

Волго-Дон является одной из важнейших строек МВД СССР — поэтому и Вы лично обязаны заниматься этой стройкой повседневно, оказывая помощь Главгидрострою.

*Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 50 а. Д. 4042. Л. 125. Подлинник.

**№ 48**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 1978-748с**

**«ОБ УСКОРЕНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»**

*18 мая 1949 г.*

*Секретно*

Придавая большое народнохозяйственное значение строительству Волго-Донского водного пути и необходимости скорейшего ввода в действие судоходного канала между Волгой и Доном, Цимлянского гидроузла на Дону и сооружений, обеспечивающих первую очередь ирригации 100 тыс. га засушливых земель по Нижнему Дону, Салу и Маньчу, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Сократить сроки строительства Волго-Донского водного пути и оросительных систем на два года.

Во изменение Постановления Совета Министров СССР от 27 февраля 1948 г. № 480-183 перенести срок окончания строительства Волго-Донского водного пути и оросительных систем с 1953 года на 1951 год.

2. В связи с сокращением сроков строительства Волго-Донского водного пути:

а) увеличить объем капиталовложений по Волгодонстрою Министерства внутренних дел СССР на 1949 год на 326 млн. рублей, доведя общий объем капиталовложений до 800 млн. рублей, в том числе: на строительные-монтажные работы — 480 млн. рублей и на изыскание и проектирование — 70 млн. рублей;

б) увеличить объем капиталовложений по Министерству путей сообщения на строительство железнодорожной линии Куберле — Цимлянская и на усиление пропускной способности Сталинградской железной дороги на 130 млн. рублей в 1949 году, в том числе: на строительные-монтажные работы 100 млн. рублей, на стройиндустрию и приобретение строймеханизмов — 25 млн. рублей;

в) увеличить объем капиталовложений по Министерству электростанций на расширение Сталинградской ГРЭС на 1949 год на 15 млн. рублей.

Министерству финансов СССР (т. Звереву) выделить из резервного фонда Совета Министров СССР для указанной цели 471 млн. рублей и необходимые дополнительные оборотные средства Волгодонстрою, а также производить финансирование в 1949 году строительства Волго-Донского водного пути Министерства внутренних дел СССР в пределах годовых ассигнований независимо от квартальной разбивки капиталовложений.

3. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Волгодонстрой Министерства внутренних дел СССР (т.т. Рапопорта и Жук) в связи с сокращением сроков строительства Волго-Донского водного пути выполнить в 1949 году следующие работы:

а) по земляным работам на основных гидротехнических сооружениях в объеме 8 млн. кубм., из них:

по плотине и ГЭС Цимлянского гидроузла в объеме 4300 тыс. кубм.;

по шлюзам № 1, 2, 7, 11 и 13 в объеме 900 тыс. кубм.;

по судоходному каналу и плотинам — 2800 тыс. кубм., обеспечив при этом, в порядке первого опыта организации механизированных работ, строительство в законченном виде 4 километров судоходного канала из общей протяженности канала в 56 километров.

Выполнение земляных работ производить механизированным способом: экскаваторами, скреперами, гидромеханизацией, обеспечив уровень механизации этих работ в 1949 году не ниже 90%;

б) по строительству железных и автомобильных дорог — построить подъездные и станционные железнодорожные пути общей протяженностью 110 километров, из них:

к сооружениям судоходного канала 52 километра;

к сооружениям Цимлянского гидроузла 16 километров;

на Жирновском, Репнянском и Гулькевичском карьерах 30 километров;

на прочих участках 12 километров.

Построить автодорогу вдоль трассы судоходного канала протяженностью 114 километров и временные автодороги к сооружениям канала, Цимлянского гидроузла и на карьерах общей протяженностью 194 километра;

в) по обеспечению электроэнергией — построить линии электропередачи высокого напряжения:

напряжением 110 кв. от СталГРЭС до насосной № 1 судоходного канала протяженностью 72 километра;

напряжением 220 кв. от НесветайГРЭС до Цимлянского гидроузла, протяженностью 180 километров;

напряжением 110/35 кв. от Каменской ТЭЦ к Жирновскому и Репнянскому каменным карьерам Волгодонстроя, протяженностью 90 километров.

Обеспечить ввод в эксплуатацию в 1949 году на строительстве Волго-Донского водного пути энергопоездов общей мощностью 13,5 тыс. квт., из них 3 энергопоезда общей мощностью 11 тыс. квт., ранее выделенных Волгодонстрою, и энергопоездов общей мощностью 2,5 тыс. квт., выделяемых дополнительно по настоящему Постановлению;

г) по созданию собственной ремонтно-механической базы и подсобных предприятий построить два центральных ремонтно-механических завода (на Цимлянском гидроузле и на судоходном канале), центральный авторемонтный завод, бетонный завод на 8 бетономешалок емкостью по 2400 литров каждая со складами цемента и заполнителей на Цимлянском гидроузле и три бетонных завода по две бетономешалки емкостью 1200 литров каждая со складами на трассе судоходного канала; построить в строительных районах ремонтно-механические мастерские, автогаражи, деревообделочные мастерские, стройдворы, арматурные мастерские и другие необходимые подсобные предприятия;

д) по карьерному хозяйству — для обеспечения Волгодонстроя нерудными материалами произвести в 1949 году на карьерах необходимые вскрышные работы и построить на Репнянском и Жирновском карьерах дробильно-сортировочные заводы и на Гулькевичском карьере сортировочное устройство с необходимыми подсобно-вспомогательными сооружениями;

е) по строительству связи — для обеспечения нормальной связи управления строительства со строительными районами судоходного канала, Цимлянского гидроузла, с Репнянским, Жирновским, Гулькевичским и Быстрянским карьерами и с Управлением строительства ирригации построить проволочную телефонную связь и организовать радиосвязь;

ж) по жилищному и коммунально-бытовому строительству — построить жилые дома для размещения рабочих и инженерно-технического персонала, а также необходимые административно-хозяйственные и коммунально-бытовые здания, обеспечивающие размещение и культурно-бытовое обслуживание вольнонаемного состава, площадью 50 тыс. кв. метров и для спецконтингентов — площадью 100 тыс. кв. метров;

з) разработать и включить в проектное задание Волго-Донского водного пути схему шлюзования Нижнего Дона на участке от Цимлянского гидроузла до г. Ростова-на-Дону со схематическими проектами узлов для обеспечения судоходных глубин на этом участке р. Дона в 3,65 метра, а также схематические проекты гидроузлов, сопрягающих Цимлянское водохранилище с гидроузлами на Верхнем Дону.

4. Исходя из установленных настоящим Постановлением сокращенных сроков строительства Волго-Донского водного пути, обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Волгодонстрой (т.т. Рапопорта и Жук) обеспечить в 1950 году выполнение следующих объемов работ:

земляных работ — 50 млн. куб. м., из них:

а) на строительстве шлюзов №№ 1—13, плотин, дамб и ложа судоходного канала — 19 млн. куб. м.;

б) на строительстве плотин, гидростанций и шлюзов Цимлянского гидроузла — 21 млн. куб. м.;

в) на строительстве магистрального канала и ирригационной системы — 10 млн. куб. м.;

железобетонных работ — 1.200 тыс. куб. м., из них:

а) на строительстве шлюзов №№ 1—13, водосбросов, насосных станций №№ 1—3, судоходного канала — 450 тыс. куб. м.;

б) на строительстве железобетонной плотины, гидростанции и шлюзов №№ 14 и 15 Цимлянского гидроузла — 750 тыс. куб. м.;

по устройству фильтров и каменных банкетов — 700 тыс. куб. м., из них:

а) на строительстве плотин судоходного канала — 300 тыс. куб. м.;

б) на строительстве плотины Цимлянского гидроузла — 400 тыс. куб. м.;

по забивке металлического шпунта — 14 тыс. тонн;

по переносу строений из зоны затопления — 7 тыс. дворов.

Для обеспечения выполнения установленного на 1950 год объема работ по Волгодонстрою Министерства внутренних дел СССР разработать и представить в Совет Министров СССР к 1 августа 1949 г. предложения об организационно-хозяйственных мероприятиях и материально-техническом обеспечении этих работ.

5. Придавая важнейшее значение вопросу своевременного и полного обеспечения строительства и проектно-изыскательских работ Волго-Донского водного пути всеми видами материалов, оборудования, транспорта и топлива, обязать министров и руководителей других ведомств возложить персональную ответственность за выполнение поставок и заказов Волгодонстроя на своих первых заместителей.

6. Утвердить:

а) мероприятия по обеспечению работ Волгодонстроя Министерства внутренних дел СССР в 1949 году в связи с сокращением срока строительства Волго-Донского водного пути согласно Приложению № 1;

б) мероприятия по обеспечению электроэнергией строительных работ на Волго-Донском водном пути согласно Приложению № 2;

в) мероприятия по обеспечению Волгодонстроя квалифицированными постоянными кадрами проектировщиков, изыскателей и строителей гидротехнических сооружений, по повышению производительности труда рабочих и спецконтингентов и об оплате труда работников Волгодонстроя, занятых на обслуживании вновь осваиваемых мощных экскаваторов, скреперов, землесосных установок, бетонных и камнедробильных заводов и других механизмов и транспорта согласно Приложению № 3;

г) мероприятия по ускорению строительства железнодорожной линии Морозовская — Куберле и вторых путей Лихая — Сталинград в связи с сокращением сроков сооружения Волго-Донского водного пути согласно Приложению № 4;

д) мероприятия по подготовке к переселению населения и переносу строений и сооружений из зоны затопления Волго-Донского водного пути и Цимлянского водохранилища согласно Приложению № 5;

е) мероприятия по обеспечению работ, проводимых в 1949 году Министерством сельского хозяйства СССР, по развитию орошения на площади 100 тыс. гектаров, в районе строительства Волго-Донского водного пути согласно Приложению № 6.

Поручить товарищам Берия, Маленкову и Кагановичу установить наблюдение за выполнением настоящего Постановления и за ходом работ Волгодонстроя, оказывая необходимую помощь этому строительству.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 51а. Д. 5049. Л. 164—168. Подлинник.

№ 49

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 4960-1909с  
«ОБ УКРЕПЛЕНИИ РУКОВОДСТВА СТРОИТЕЛЬСТВОМ  
ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»**

*31 октября 1949 г.*

*Секретно*

Совет Министров СССР в результате рассмотрения докладной записки начальника политотдела Волгодонстроя Министерства внутренних дел СССР т. Стеценко о недостатках в работе Волгодонстроя отмечает, что Министерством внут-



ренных дел СССР по состоянию на 1 октября 1949 г. из 3564 руководящих, инженерно-технических и лагерных работников Волгодонстроя, предусмотренных по штату, укомплектовано 2971 человек. Подавляющее большинство кадров подобрано правильно, что позволило за истекшие 9 месяцев 1949 г. план капиталовложений по строительству Волго-Донского водного пути выполнить в объеме 463,33 млн. рублей, или 105,3%, в том числе по строительно-монтажным работам в объеме 207,72 млн. рублей, или на 97,2%.

Однако в процессе подбора руководящих и инженерно-технических работников для Волгодонстроя Управлением кадров Министерства внутренних дел СССР (начальник Управления т. Обручников), Главгидростроем и Волгодонстроем (начальник т. Рапопорт) на некоторые руководящие должности были назначены лица, не внушающие доверия (Райкин, Гринман, Курзон, Ляховецкий). Продолжительное время не был назначен заместитель начальника Волгодонстроя по общим вопросам, с июля 1949 г. на строительстве нет заместителя главного инженера по гидротехническим сооружениям и не назначены заместители главных инженеров строительных управлений Волгодонского соединительного канала и Цимлянского гидроузла.

Начальник Волгодонстроя т. Рапопорт, работающий по совместительству начальником Главгидростроя, из 9,5 месяца 1949 г. находился на строительстве около 5,5 месяца, и главный инженер Волгодонстроя т. Жук, являющийся одновременно главным инженером Главгидростроя и начальником Гидропроекта Министерства внутренних дел СССР, в 1949 году непосредственно на строительстве Волго-Донского водного пути находился всего лишь 20 дней.

Учитывая значительное увеличение объема капиталовложений на Волгодонстрое, дальнейшая работа т.т. Рапопорта и Жук по совместительству является нецелесообразной, так как такое положение отрицательно сказывается на ходе и качестве работ по строительству Волго-Донского водного пути. На строительстве временных сооружений Волго-Донского соединительного канала за 8 месяцев 1949 года принято работ на «отлично» 5%, на «хорошо» — 25% и на «удовлетворительно» — 70%, а на строительстве Цимлянского гидроузла не принято на «отлично» ни одной работы.

В целях укрепления руководства строительством Волго-Донского водного пути и обеспечения подготовки этого строительства к выполнению в 1950 году увеличенного, по сравнению с 1949 годом, объема капиталовложений более чем в два с половиной раза, а также учитывая необходимость проведения больших подготовительных работ к строительству Куйбышевской гидроэлектростанции, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Признать необходимым перевести Главгидрострой Министерства внутренних дел СССР из г. Москвы непосредственно на строительство Волго-Донского водного пути и объединить его с Управлением «Волгодонстрой».

Именован впрямь это Главное управление — Главгидроволгодонстрой Министерства внутренних дел СССР.

2. Подчинить непосредственно Главгидроволгодонстрою Министерства внутренних дел СССР действующие на началах хозяйственного расчета:

- а) Управление лагеря и строительства Волго-Донского соединительного канала;
- б) Управление лагеря и строительства Цимлянского гидроузла;
- в) Управление лагеря и строительства оросительных сооружений;

г) Управление гидромеханизации;

д) лесозаготовки, ремонтно-механические заводы, деревообделочные предприятия, кирпичный и шлакоблочный заводы, объединив их в Управление подсобных предприятий;

е) отдел материально-технического снабжения, преобразовав его в Управление материально-технического снабжения;

ж) контору по добыче нерудных материалов, преобразовав ее в Управление по добыче нерудных материалов.

Комплектование Главгидроволгодонстроя и перечисленных управлений необходимыми кадрами производить за счет общей штатной численности, установленной для строительства Волго-Донского водного пути.

Сохранить за Главгидроволгодонстроем Министерства внутренних дел СССР и его управлениями все льготы и преимущества, установленные для Волгодонстроя.

3. Для руководства работами, связанными со строительством Куйбышевской гидроэлектростанции, Волго-Балтийского водного пути, Курьяновской станции аэрации и Северной водопроводной станции, а также для обеспечения материально-технического снабжения строительства Волго-Донского водного пути разрешить Министерству внутренних дел СССР иметь в Москве оперативную группу работников из штатного состава Главгидроволгодонстроя.

4. Утвердить: начальником Главгидроволгодонстроя Министерства внутренних дел СССР т. Жук С.Я. с исполнением по совместительству обязанностей начальника Гидропроекта.

5. Принять предложение Министерства внутренних дел СССР (т.т. Круглова и Жук) о назначении на должность заместителя главного инженера Главгидроволгодонстроя по гидротехническим сооружениям т. Филимонова Н.А.

Сохранить за т. Филимоновым Н.А. занимаемую им жилплощадь в г. Ленинграде.

6. Обязать Министра внутренних дел СССР т. Круглова:

а) укомплектовать не позднее 1 апреля 1950 г. Главгидроволгодонстрой и управления необходимыми руководящими и инженерно-техническими кадрами, назначив в первую очередь работников основных отделов Главгидроволгодонстроя, заместителей главных инженеров Управления строительства соединительного Волго-Донского канала, Управления строительства Цимлянского гидроузла и главного инженера Управления строительства оросительных сооружений;

б) обеспечить строгий контроль за качеством выполняемых работ на строительстве Волго-Донского водного пути и особенно по основным гидротехническим сооружениям, для чего организовать в Главгидроволгодонстрое специальную инспекцию по техническому контролю за качеством работ.

7. Обязать начальника Главгидроволгодонстроя Министерства внутренних дел СССР т. Рапопорта и главного инженера т. Жук принять необходимые меры по улучшению подготовки квалифицированных рабочих кадров с тем, чтобы обеспечить высокопроизводительную работу строительных механизмов и надлежащее качество строительных и монтажных работ.

8. Поручить т.т. Пономаренко П.К. (созыв), Павленко А.С., Круглову С.Н. и Обручникову Б.П. отобрать до 1 января 1950 года для направления на строительство Волго-Донского водного пути из других министерств и ведомств 150 квалифицированных инженерно-технических работников, в том числе: инженеров-гид-

ротехников — 50, инженеров: промышленного строительства — 25, электриков — 25, механиков — 25, проектировщиков гидротехнических сооружений — 25, в первую очередь из числа ранее работавших на гидротехнических строительствах Министерства внутренних дел СССР.

9. Обязать Министерство путей сообщения (т. Бещева), Министерство электростанций (т. Жимерина), Министерство авиационной промышленности (т. Хруничева), Министерство машиностроения и приборостроения (т. Паршина), Министерство угольной промышленности (т. Засядько), Министерство металлургической промышленности (т. Кузьмина), Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии (т. Юдина), Министерство тяжелого машиностроения (т. Казакова), Министерство лесной и бумажной промышленности СССР (т. Орлова), Министерство электропромышленности (т. Кабанова), Министерство внешней торговли (т. Меньшикова), Министерство торговли СССР (т. Жаворонкова), Министерство строительного и дорожного машиностроения (т. Фомина) в пятидневный срок проверить выполнение Постановления Совета Министров СССР от 13 сентября 1949 г. № 3800-1584 в части поставки Волгодонстрою Министерства внутренних дел СССР материалов и оборудования, а также выполнения работ по строительству железных дорог, линий электропередачи и расширению Сталинградской ГРЭС и о результатах и принятых мерах доложить Совету Министров СССР.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 51а. Д. 5227. Л. 356—360. Подлинник.

№ 50

**ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА И С.Я. ЖУКА И.В. СТАЛИНУ  
О ХОДЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ**

*2 ноября 1950 г.*

*Секретно*

Докладываем Вам, товарищ Сталин, о ходе строительства Волго-Донского водного пути.

Строительство Волго-Донского водного пути осуществляется в соответствии с Постановлением Совета Министров Союза ССР № 480-183с от 27 февраля 1948 года.

Этим постановлением Совет Министров СССР обязал МВД СССР приступить в 1948 году к подготовительным работам по строительству Волго-Донского водного пути, ирригационных сооружений и закончить в 1953 году первую очередь строительства в составе:

а) соединительного канала между реками Волгой и Доном с одной линией шлюзов;

б) Цимлянского гидроузла с гидроэлектростанцией;

в) магистрального оросительного канала с крупной распределительной сетью и насосными станциями для орошения 100 тысяч гектаров земель из общей площади 500 тысяч гектаров, намечаемых к орошению по Нижнему Дону и рекам Салу и Западному Манычу.

Транзитная судоходная глубина была установлена 3,65 метра по всему водному пути, за исключением участка от Цимлянского гидроузла до города Ростова, на котором в первую очередь, до постройки гидроузлов на этом участке Дона, должна была быть обеспечена глубина 2,4—2,6 метра.

18 мая 1949 года Совет Министров СССР Постановлением № 1978-748с принял решение о сокращении срока строительства Волго-Донского водного пути и оросительных систем на два года с перенесением окончания этих работ с 1953 года на 1951 год, что позволит открыть судоходство по водному пути в навигацию 1952 года вместо навигации 1954 года.

Разработанные Гидропроект МВД СССР проектное задание Волго-Донского канала и Цимлянского гидроузла и схематический проект орошения 500 тысяч гектаров земель утверждены постановлением Совета Министров Союза ССР от 30 июня 1950 года № 2846-1138с.

Строительство Волго-Донского водного пути включает в себя следующие сооружения:

1. Судоходный канал, соединяющий Волгу с Доном, длиной 101 километр; глубина канала принята 3,65 метра, ширина на поверхности воды — 65 метров.

На канале предусматривается сооружение 13 шлюзов, имеющих длину 145 метров, ширину — 18 метров и глубину на пороге — 3,65 метра, 3 насосных станций для питания канала водой из Дона, 4 больших железнодорожных мостов, приканальной шоссейной дороги длиной 114 километров с тремя мостами через канал, более 50 средних и мелких искусственных сооружений — водосбросов, дюкеров, аварийно-ремонтных ворот, пристаней, мостов и т.п., а также линии связи и поселков для размещения эксплуатационного персонала.

2. Цимлянский гидроузел на Дону, в который входят: земляная плотина общим протяжением 12,8 километра, железобетонная водосливная плотина длиной 500 метров с максимальным напором воды 26 метров, гидростанция установленной мощностью 160 тысяч киловатт, судоходный канал общей длиной 6,5 километра с двумя шлюзами таких же размеров, как и на Волго-Донском соединительном канале, дамбы, ограждающие от волнения вход в шлюзы со стороны водохранилища, порт и лесная биржа, головное сооружение для забора воды в магистральный оросительный канал, железнодорожный и шоссейный мостовые переходы через Дон по плотине и гидростанции, подъездные железнодорожные пути от станций Морозовская и Куберле Сталинградской железной дороги к Цимлянскому гидроузлу общим протяжением 174 километра, которые в дальнейшем войдут в состав железнодорожной магистрали Мичуринск — Прохладная.

Цимлянское водохранилище с отметкой подпорного горизонта 36 метров обеспечит глубину 3,65 метра на протяжении 186 километров от Цимлянской плотины до выхода соединительного Волго-Донского канала в Дон. Полезный объем водохранилища составит 12,6 миллиарда кубических метров, что позволит зарегулировать сток реки Дона и обеспечить за счет попусков воды на водохранилище судоходную глубину ниже Цимлянской плотины не менее 2,4 метра.

В пределах Цимлянского водохранилища устраивается 5 убежищ для отстоя судов во время штормов. На участке Дона от Цимлянской плотины до г. Ростова предусматриваются выправительные и дноуглубительные работы.

3. Ирригационные сооружения для орошения 500 тысяч гектаров засушливых земель, из которых 100 тысяч гектаров должны быть подготовлены для орошения

в 1952 году. Для орошения этих 100 тысяч гектаров будут построены: магистральный канала длиной 110 километров, два крупных распределительных канала общей длиной 164 километра, семь насосных станций, более 140 средних и мелких сооружений — регуляторов, водовыпусков, аварийных сбросов, дюкеров, мостов и прочих.

Общий объем работ по строительству Волго-Донского водного пути составляет: выемка и насыпь земли — 164 миллиона кубических метров, укладка бетона и железобетона — 2,86 миллиона кубических метров, устройство каменных отсыпей и фильтров — 1,95 миллиона кубических метров, крепление откосов камнем — 3,65 миллиона квадратных метров, забивка металлического шпунта в основания сооружений — 12,76 тысячи тонн, устройство линий электропередачи — 645 километров, постройка надводных зданий гидротехнических сооружений и эксплуатационных поселков — 900 тысяч кубических метров, строительство автомобильных дорог протяжением 130 километров.

В настоящее время на строительстве Волго-Донского водного пути производятся следующие работы:

по Волго-Донскому соединительному каналу на всем протяжении ведутся земляные работы по выемке ложа канала, котлованов шлюзов, отсыпки приканальных и шлюзовых дамб и земляных плотин. Закончена выемка котлованов семи шлюзов №№ 3, 4, 8, 9, 10, 11 и 13; ведется бетонные работы на пяти шлюзах №№ 3, 4, 8, 11 и 13, а также на водосбросе и аварийном заграждении; заканчивается строительство автодороги вдоль трассы канала общим протяжением 114 километров; производятся работы по переустройству и переносу Сталинградской железной дороги на протяжении 54 километров в зоне затопления между станциями Карповская и Суровикино, и строится железнодорожный мост через реку Дон у станции Чир в пределах будущего Цимлянского водохранилища; развернуто строительство семи эксплуатационных поселков у шлюзов и насосных станций;

по Цимлянскому гидроузлу закончена выемка земли по первой очереди котлована железобетонной плотины и гидростанции; ведутся земляные работы по второй очереди котлована этих сооружений; начата укладка железобетона в водосливную плотину и забивка металлического шпунта в ее основание; ведется намыв земляной плотины; производится выемка земли из котлованов обоих шлюзов, на одном из которых начата кладка железобетона; закончены работы по сооружению перемычки для ограждения котлована гидростанции и бетонной плотины от русла Дона; закончены работы по постройке железнодорожных линий от станций Морозовская и Куберле Сталинградской железной дороги общим протяжением 174 километра, соединяющих строительную площадку Цимлянского гидроузла с магистральными железнодорожными линиями; построен временный железнодорожный мост через Дон длиной 600 метров;

по оросительным сооружениям начаты земляные работы на магистральном канале на протяжении первых 28 километров; закончена установка опор линии электропередачи от Цимлянского гидроузла длиной 51 километр; заканчивается строительство понизительной подстанции.

По состоянию на 1 ноября 1950 года Волгодонстроем выполнены следующие объемы главнейших работ: выемка и насыпь земли — 46,5 миллиона кубических метров, укладка бетона и железобетона — 125 тысяч кубических метров, устрой-

ство каменных отсыпей и фильтров — 20 тысяч кубических метров, крепление откосов камнем — 106 тысяч квадратных метров, забивка металлического шпунта в основания сооружений — 900 тонн, устройство линий электропередачи — 216 километров, постройка автодорог — 128 километров, строительство эксплуатационных поселков — 60 тысяч кубических метров, перенос железных дорог — 33 километра.

На строительстве Волго-Донского водного пути работает 68,5 тысячи человек, из них заключенных — 53,8 тысячи человек.

На строительстве применяются современные высокопроизводительные машины и механизмы. Парк главнейших строительных механизмов и транспортных средств состоит из 184 экскаваторов, 432 скреперов, 122 бульдозеров, 167 транспортных тракторов, 2249 грузовых автомобилей, из них 1374 самосвала, 23 землесосных снаряда.

Земляные работы механизированы на 96,3%, а бетонные — на 100%. Применение новых высокопроизводительных механизмов и высокий уровень механизации работ позволили сократить потребность в рабочей силе в 2,5 раза по сравнению со строительством канала Москва — Волга.

На строительстве закончены и введены в действие следующие вспомогательные предприятия и сооружения, являющиеся решающими для выполнения плана работ 1950 и 1951 годов:

линии электропередачи высоковольтные общим протяжением 410 километров и низковольтные протяжением 467 километров для обеспечения строительства электроэнергией;

железнодорожные подъездные пути к сооружениям соединительного канала Цимлянского гидроузла и к другим объектам стройки общим протяжением 232 километра;

ремонтно-механический и авторемонтный заводы в Калаче, ремонтно-механический завод на Цимлянском гидроузле, а также 11 механических и авторемонтных мастерских в строительных районах;

шесть бетонных заводов общей производительностью 760 тысяч кубических метров бетона в год и подготовлен к вводу в эксплуатацию бетонный завод производительностью 1 миллион кубических метров бетона в год;

два камнедробильных завода на Жирновском и Репнянском каменных карьерах общей производительностью 1,6 миллиона кубических метров сортированного щебня и камня в год, а также сортировочная фабрика на Гулькевском гравийном карьере производительностью 1 миллион кубических метров гравия в год;

временные, жилые и коммунально-бытовые здания для размещения заключенных и вольнонаемных рабочих строительства.

План работ, установленный Советом Министров СССР на 1950 год в объеме 1 миллиарда 417 миллионов рублей, строительством Волго-Донского водного пути будет выполнен.

Однако вследствие несвоевременного пуска в эксплуатацию большого бетонного завода, поставляемого и монтируемого Министерством строительного и дорожного машиностроения, план 1950 года по укладке бетона и железобетона на Цимлянском гидроузле будет недовыполнен.

В соответствии с утвержденными Советом Министров СССР контрольными цифрами народнохозяйственного плана на 1951 год строители Волго-Донского

водного пути должны будут выполнить работ на 2,5 миллиарда рублей, в том числе сделать выемок и насыпей земли 112 миллионов кубических метров, устроить каменных насыпей и фильтров 454 тысячи кубических метров, укрепить камнем откосов 830 тысяч квадратных метров, забить металлического шпунта 2518 тонн, построить эксплуатационных поселков 472 тысячи кубических метров и выполнить ряд других работ.

Исходя из производительности бетонных заводов, мощности карьерного хозяйства и возможного развития фронта работ, в 1951 году может быть уложено до 2,15 миллиона кубических метров бетона и железобетона. Остаточный объем бетона и железобетона в размере 450 тысяч кубических метров будет уложен в течение первого квартала 1952 года, до начала наполнения Цимлянского водохранилища, что не задержит открытия судоходства по Волго-Донскому водному пути в навигацию 1952 года.

Таким образом, окончание основных работ по сооружению Волго-Донского водного пути в 1951 году, наполнение Цимлянского водохранилища весенним паводком 1952 года, открытие судоходства и орошение 100 тысяч гектаров земель по Нижнему Дону, Салу и Западному Манычу в 1952 году, в соответствии с постановлением Совета Министров Союза ССР, будет обеспечено.

Прилагается карта Волго-Донского водного пути и орошения земель по рекам Нижнему Дону, Салу и Манычу.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ  
Начальник Гидропроекта МВД СССР С. ЖУК*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 269. Л. 62—68. Заверенная копия.

№ 51

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 5060  
«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА  
И ОРОШЕНИИ ЗЕМЕЛЬ В РОСТОВСКОЙ И СТАЛИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯХ»**

*27 декабря 1950 г.*

Еще до войны было начато строительство Волго-Донского судоходного канала. Соединением Волги с Доном должны были завершиться огромные работы, проведенные за годы советской власти, по реконструкции и строительству судоходных путей, соединяющих Белое, Балтийское и Каспийское моря с Азовским и Черным морями, и созданию транзитного водного пути для перевозки массовых грузов.

Война прервала начатое строительство.

Придавая большое народнохозяйственное значение созданию Волго-Донского водного пути и учитывая вместе с тем, что это строительство позволяет широко развить орошение и обводнение полупустынных и засушливых районов Ростовской и Сталинградской областей, три года назад Правительство приняло решение вновь развернуть работы по строительству Волго-Донского канала. При этом Правительство учитывало, что проведение Волго-Донского судоходного канала является не частной и не краевой задачей, а задачей общесоюзного значения, имеющей

своей целью соединение всех морей европейской части СССР в единую водно-транспортную систему.

В целях ускорения ввода в эксплуатацию Волго-Донского водного пути и развития орошения и обводнения полупустынных и засушливых земель Ростовской и Сталинградской областей, а также учитывая успешный разворот строительных работ и высокую оснащенность Волгодонстроя мощными экскаваторами, строительными механизмами и транспортными средствами, позволяющими полностью механизировать земляные и бетонные работы, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Сократить на 2 года установленный ранее срок создания Волго-Донского водного пути и закончить в 1951 году строительство:

а) судоходного Волго-Донского канала, соединяющего р. Волгу с р. Доном в районе от г. Сталинграда до г. Калач-на-Дону, длиной 101 километр с 13 шлюзами, тремя плотинами, насосными станциями, пристанями, мостами и другими сооружениями;

б) гидроузла на Дону в районе станицы Цимлянской с регулирующим водохранилищем полезным объемом 12,6 миллиарда кубических метров в составе — бетонной водосливной плотины длиной 500 метров, земляной плотины длиной 12,8 километра, двух судоходных шлюзов, речного порта и магистральных железнодорожного и шоссейного переходов по плотине;

в) гидроэлектростанции при плотине Цимлянского гидроузла, установленной мощностью 160 тыс. киловатт для снабжения дешевой электроэнергией районов орошаемого земледелия и промышленности.

2. Волго-Донской судоходный канал и Цимлянский гидроузел с гидроэлектростанцией ввести в эксплуатацию с весны 1952 года.

3. Осуществить в 1951—1956 годах строительство оросительных систем для орошения 750 тыс. гектаров и обводнения двух миллионов гектаров земель на базе водных ресурсов реки Дона, в том числе в Ростовской области — 600 тыс. гектаров орошения и 1 миллион гектаров обводнения, в южных районах Сталинградской области — 150 тыс. гектаров орошения и 1 миллион гектаров обводнения. Орошаемые земли использовать в первую очередь для пшеницы и хлопчатника.

В указанных целях обеспечить строительство:

а) Донского магистрального канала от Цимлянского водохранилища до станицы Пролетарской длиной 190 километров с головным сооружением для забора воды из Цимлянского водохранилища;

б) распределительных каналов общей длиной 568 километров, а именно: Верхне-Сальского канала, с использованием русла реки Сал, от села Малая Мартыновка до устья реки Гашун длиной 125 километров с забором воды из Донского магистрального канала, с плотинами и насосными станциями для подачи воды вверх по реке Сал;

Нижне-Донского канала от поселка Восход в направлении станицы Семикаракорской длиной 73 километра с забором воды из Донского магистрального канала;

Багаевского канала от поселка Комаров в направлении станицы Багаевской длиной 35 километров с забором воды из Донского магистрального канала;

Сидковского канала от поселка Болотов до селения Маныч Балабинский длиной 15 километров с забором воды из Донского магистрального канала;



Азовского канала от поселка Веселого до села Кулешовки длиной 90 километров с забором воды из Веселовского водохранилища;

Ергенинского канала от Варваровского водохранилища в направлении села Обильное длиной 140 километров с забором воды из Волго-Донского судоходного канала;

Чирского канала от станицы Нижне-Чирской в направлении села Красно-Богданов длиной 90 километров с забором воды из Цимлянского водохранилища; в) насосных станций на распределительных каналах в количестве 140 и линий электропередачи к ним;

г) оросительной и обводнительной сети с забором воды из распределительных каналов для орошения 750 тыс. гектаров и обводнения 2 миллионов гектаров земель.

4. Обязать Министерство сельского хозяйства СССР, Министерство хлопководства СССР и Министерство совхозов СССР:

а) обеспечить ввод в действие орошаемых и обводняемых земель в следующих количествах по годам:

Годы	Площадь орошения в тыс. гектаров	Площадь обводнения в тыс. гектаров
1952	100	100
1953	125	250
1954	125	250
1955	200	500
1956	200	900

б) обеспечить широкое использование электроэнергии в сельском хозяйстве на пахоте и проведение других работ электротракторами в полеводстве, а также применение электроэнергии для комплексной механизации трудоемких работ в животноводстве и в других отраслях колхозного и совхозного производства.

5. Возложить на Гидропроект изыскания, исследования и проектирование, а на Волгодонстрой строительство Донского магистрального и всех распределительных каналов для орошения и обводнения земель с насосными станциями и другими сооружениями на них и плотин с сооружениями на регулирующих водохранилищах.

6. Возложить на Министерство сельского хозяйства СССР, Министерство хлопководства СССР и Министерство совхозов СССР изыскания, проектирование и строительство оросительной, обводнительной сети и необходимых гидротехнических сооружений на ней.

7. Предложить Министерству лесного хозяйства СССР, Министерству сельского хозяйства СССР и Министерству совхозов СССР одновременно со строительством оросительной и обводнительной сети производить полезащитное лесонасаждение.

8. Обязать Министерство внутренних дел СССР приступить в 1952 году к строительству плотин с судоходными шлюзами и гидроэлектростанциями на Нижнем Дону между Цимлянским гидроузлом и Азовским морем и обеспечить ввод их в действие к навигации 1955 года.

9. Предусмотреть передачу с 1956 года электроэнергии от Сталинградской гидроэлектростанции для орошения и обводнения земель в южных районах Сталинградской и Ростовской областей в количестве 600 миллионов киловатт-часов ежегодно за счет 2 миллиардов киловатт-часов электроэнергии, предусмотренных для орошения и обводнения земель Заволжья и Прикаспия Постановлением Совета Министров СССР от 16 августа 1950 г. «О строительстве Сталинградской гидроэлектростанции на р. Волге, об орошении и обводнении районов Прикаспия».

10. Обязать Министерство электростанций обеспечить соединение энергетических систем Донбасса и Сталинграда через Цимлянскую гидроэлектростанцию, для чего продолжить строительство высоковольтных линий электропередачи Невсвetail — Цимлянская гидроэлектростанция до Сталинграда с вводом ее в эксплуатацию в 1953 году.

11. Обязать Министерство речного флота разработать и к весне 1952 года осуществить мероприятия по освоению Волго-Донского водного пути и организации по нему перевозок.

12. Поручить Министерству внутренних дел СССР, Министерству сельского хозяйства СССР, Министерству хлопководства СССР, Министерству совхозов СССР, Главному переселенческому управлению при Совете Министров СССР и Министерству электростанций в месячный срок выработать и представить в Совет Министров СССР мероприятия по обеспечению выполнения настоящего Постановления и развитию сельского хозяйства районов орошаемого земледелия Ростовской и Сталинградской областей, а Бюро Президнума Совета Министров СССР рассмотреть эти мероприятия, имея в виду оказание необходимой помощи в материально-техническом обеспечении строительства Волго-Донского водного пути, оросительных и обводнительных систем в Ростовской области и южных районах Сталинградской области.

13. Настоящее Постановление, кроме пунктов 8, 9, 10, 11 и 12, опубликовать в печати.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 444. Л. 120—125. Подлинник.

№ 52

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 2992-1406с  
«О ПОДГОТОВКЕ К ОТКРЫТИЮ НАВИГАЦИИ  
НА ВОЛГО-ДОНСКОМ ВОДНОМ ПУТИ В 1952 г.»**

*16 августа 1951 г.*

*Секретно*

В связи с предстоящим окончанием строительства Волго-Донского водного пути Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Открыть навигацию и организовать регулярное движение грузовых и пассажирских судов на всем протяжении Волго-Донского водного пути с 1 июня 1952 г.

## 2. Обязать Министерство речного флота:

а) для выполнения подготовительных работ и осуществления руководства эксплуатацией речного транспорта организовать к 1 декабря 1951 г. в г. Калаче Управление Волго-Донского водного пути и укомплектовать его квалифицированными работниками.

Возложить на Управление Волго-Донского водного пути эксплуатацию и содержание в исправном техническом состоянии всех сооружений Волго-Донского водного пути и транспортных сооружений Цимлянского гидроузла, подлежащих передаче Министерством внутренних дел СССР в ведение Министерства речного флота;

б) в недельный срок представить в Совет Министров СССР предложения о кандидатуре на должность начальника Управления Волго-Донского водного пути;

в) назначить до 1 февраля 1952 г. руководящих работников для работы на шлюзах, насосных станциях, в портах и пристанях, укомплектовав эксплуатационным персоналом все сооружения и навигационную обстановку Волго-Донского водного пути за счет наиболее подготовленных и квалифицированных работников системы Министерства речного флота.

Подготовить до 1 марта 1952 г. недостающие кадры рабочих массовых профессий — судопропускников, надсмотрщиков гидросооружений, электромонтеров, бакенщиков водохранилищ и рабочих других специальностей в количествах, требующихся для нормальной эксплуатации Волго-Донского водного пути;

г) организовать в навигацию 1952 года следующие регулярные пассажирские линии: Москва — Ростов, Сталинград — Ростов и Сталинград — Калач;

д) отобрать в 2-месячный срок из действующего флота и направить для работы на Волго-Донском водном пути необходимое количество буксирных судов, грузовых и пассажирских теплоходов и барж, отвечающих эксплуатационным условиям Волго-Донского водного пути, для чего заранее определить точный их перечень и привести в надлежащий порядок;

е) оборудовать к началу навигации 1952 года аванпорты, лесобазы, пристани, рейды и остановочные пункты на Волго-Донском водном пути плавсредствами (пароходы, катеры, дебаркадеры, бункерные базы) в соответствии с техническим проектом, а также обеспечить необходимое дооборудование речных портов в городах Сталинграде и Ростове с учетом расширения грузовых и пассажирских перевозок в связи с открытием Волго-Донского водного пути;

ж) обеспечить с открытия навигации 1952 г. перевозку по Волго-Донскому водному пути народнохозяйственных грузов: с Дона на Волгу — хлеба (из районов Северного Кавказа), донецкого угля и минерально-строительных материалов, с Камы и Волги на Дон — лесных грузов в направлении Донбасса и Северного Кавказа.

3. Обязать Госплан СССР (т. Сабурова) и Госснаб СССР (т. Кагановича) совместно с Министерством речного флота разработать и представить к 25 августа 1951 г. в Совет Министров СССР предложения:

а) об объемах и перечне грузов, подлежащих перевозке по Волго-Донскому водному пути в 1952 году;

б) о перевозках грузов в прямом и смешанном железнодорожно-водном сообщении на 1952 год с указанием пунктов перевалки грузов с железной дороги и мор-

ских судов на реку и обратно, а также о транзитных перевозках по Волго-Донскому водному пути.

4. Возложить личную ответственность за своевременную подготовку к открытию навигации на Волго-Донском водном пути на Министра речного флота т. Шашкова.

Обязать т. Шашкова ежемесячно докладывать Совету Министров СССР о ходе подготовки к открытию навигации на Волго-Донском водном пути.

Заслушать через месяц на Бюро Президиума Совета Министров СССР отчет т. Шашкова о ходе выполнения настоящего Постановления.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 816. Д. 6831. Л. 147—149. Подлинник.

#### № 53

### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 2301-875с «О СНИЖЕНИИ НАКАЗАНИЯ И ДОСРОЧНОМ ОСВОБОЖДЕНИИ ЗАКЛЮЧЕННЫХ, ОСОБО ОТЛИЧИВШИХСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»**

*15 мая 1952 г.*

*Секретно*

Совет Министров Союза ССР постановляет:

Поручить Министерству государственной безопасности СССР рассмотреть и решить на Особом совещании, с участием Генерального прокурора СССР и Министра внутренних дел СССР, вопрос о снижении наказания и о досрочном освобождении 584 заключенных из числа осужденных за бытовые и должностные преступления, особо отличившихся на строительстве Волго-Донского водного пути.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7383. Л. 347. Подлинник.

#### № 54

### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 2346 «ОБ ОБРАЗОВАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ПРИЕМКЕ ГОТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ ВОЛГО-ДОНСКОГО ВОДНОГО ПУТИ»**

*19 мая 1952 г.*

Для проведения работ, связанных с приемкой в эксплуатацию готовых сооружений Волго-Донского водного пути, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Утвердить комиссию в составе гг. Соколова К.М. (председатель), Круглова С.Н., Шашкова З.А., Проферансова Д.П. (Совет Министров РСФСР), Онуфриева И.А., Черевко П.В., Аскоченского А.Н. (Министерство хлопководства СССР), Се-

рова И.А., Дмитриева И.И. (Министерство электростанций), Кулакова А.П. (Министерство путей сообщения), Кандалова И.И. (Министерство электростанций), Попова М.Н., Шубладзе К.К. (Министерство сельского хозяйства СССР), Келдыша Б.М. (Академия архитектуры СССР), Журина В.Д. (Московский инженерно-строительный институт им. Куйбышева), Подшиваленко П.Д. (Промбанк), Гришина И.Т. (Сталинградский обком ВКП(б)) и Киселева Н.В. (Ростовский обком ВКП(б)).

2. Обязать комиссию приступить с 20 мая 1952 г. к работе по приемке готовых сооружений Волго-Донского канала, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений Волго-Донского водного пути, в первую очередь сооружений, связанных с открытием навигации в установленный Правительством срок.

Акт приемки сооружений Волго-Донского водного пути представить в Совет Министров СССР к 20 августа 1952 г.

Приемку отдельных объектов строительства Волго-Донского водного пути производить по мере их готовности до заполнения каналов, шлюзов и подходов к ним водой, а также после проведения испытаний под рабочей нагрузкой механизмов, затворов ворот и электрооборудования всех гидротехнических сооружений.

При приемке сооружений Волго-Донского водного пути обратить особое внимание на качество выполненных работ и безотказность в работе механизмов.

3. Обязать комиссию представить к 25 мая 1952 г. в Совет Министров СССР предложения о порядке открытия на Волго-Донском водном пути регулярного пассажирского и грузового движения, об эксплуатации Цимлянского гидроузла и первой очереди оросительных сооружений.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 520. Л. 80—81. Подлинник.

№ 55

**ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА И И.А. СЕРОВА  
НА ИМЯ Л.П. БЕРИИ О ХОДЕ ПРОВОДКИ СУДОВ  
ПО ВОЛГО-ДОНСКОМУ ВОДНОМУ ПУТИ**

*12 июня 1952 г.*

*Секретно*

МВД СССР докладывает о ходе проводки судов по Волго-Донскому водному пути по состоянию на 11 июня с.г.

В соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 27 августа 1951 года для обеспечения необходимых судоходных глубин водохранилища Волго-Донского водного пути должны быть наполнены водой в следующем объеме:

в Карповском водохранилище должно быть собрано 105 млн кубометров, фактически имеется 115,5 млн кубометров;

в Береславском водохранилище должно быть собрано 36,2 миллиона кубометров, фактически имеется 38,1 млн кубометров;

в Варваровском водохранилище должно быть собрано 108,6 млн кубометров, фактически имеется 111,7 млн кубометров воды.

Кроме того, в мелких водохранилищах перед шлюзами волжской лестницы с 1 по 9 шлюз — общий объем воды должен составлять 12,6 млн кубометров, фактически имеется 13 млн кубометров.

Таким образом, подачей воды из Дона насосными станциями и за счет задержанного весеннего паводка реки Карповки все водохранилища Волго-Донского канала наполнены несколько выше уровня, намеченного для 1952 года по проекту, и в них имеется около 280 млн. кубометров воды. Насосные станции работают исправно, перекачали до 1 июня с.г. 453 млн кубометров воды и поддерживают нужный уровень воды для судоходства.

В соответствии с заданием Правительства с 1 июня с.г. Волго-Донской судоходный канал приступил к проводке судов через шлюзы. За время с 1 по 10 июня с.г. 22 судна прошлизовались через весь судоходный канал и следуют по Цимлянскому водохранилищу; 23 судна находятся в движении по каналу. Двадцать единиц (дебаркадеры, шаланды, землечерпалки и др.) установлены в различных местах на канале и будут использованы для нужд эксплуатации. В числе пропущенных через судоходный канал имеется: 5 теплоходов с осадкой 2,7 метра, 6 буксиров, 16 дебаркадеров (пристаней), 9 трамвайных катеров типа «Москвич», 7 специальных судов и другие.

По договоренности с Военно-Морским Министерством через канал для следования в Черном море пропускается 7 специальных судов типа «Морской охотник».

Шлюзование и проводка судов на протяжении всего судоходного канала проходит нормально, никаких аварий и поломок не было. Механизмы в шлюзах работают исправно.

По состоянию на 11 июня с.г. на 7 шлюзах (2, 3, 4, 8, 9, 10 и 13) все механизмы переключены на электроэнергию, а на 5 шлюзах работают автоматические пульта управления, на остальных шлюзах заканчиваются монтажные работы по переключению всех механизмов на электроэнергию.

Для эксплуатации гидросооружений Волго-Донского водного пути Министерством внутренних дел в соответствии с Постановлением Правительства создано Управление эксплуатации, которое в настоящее время укомплектовано инженерно-техническими работниками и работниками линейного аппарата.

Все предусмотренные техническим проектом 36 створных знаков навигационной обстановки на судоходном канале установлены и введены в эксплуатацию. Установлено 10 опознавательных знаков, оборудованы 2 маяка при выходе Волго-Донского канала в реку Дон. Маяк при входе судов с Волги заканчивается строительством. Из общего количества 284 путевых огней выставлено 281. Не установлено 3 путевых огня на островах, которые заменены буйми. Установлено 23 электрифицированных буй в Варваровском и Береславском водохранилищах, а также между 4, 5 и 6 шлюзами.

В Цимлянском водохранилище для обеспечения навигации 1952 года установлены все запроектированные створные знаки, которые оборудованы ацетиленовыми фонарями на протяжении 200 километров от створа Цимлянской плотины. По водохранилищу установлено 19 морских средних буй и по русловой части Дона поставлено 99 буй (от Цимлы до Поворовской). От Поворовской до Калача установлены электрифицированные бакены.

Таким образом, на всем протяжении Волго-Донского водного пути от Волги до Цимлянского гидроузла навигационная обстановка установлена.

В настоящее время на всех гидротехнических сооружениях проводится завершающая работа по наладке механизмов, по благоустройству территории шлюзов и каналов, по архитектурной отделке башен шлюзов, по озеленению и планированию земли.

Все гидротехнические сооружения Волго-Донского водного пути под нагрузкой работают нормально. За 10 дней июня с начала проводки судов никаких аварий и происшествий не произошло.

После проведенного шлюзования в течение I декады июня месяца с.г. Министрство речного флота обязано было дать нам график пропуска судов по каналу на вторую декаду июня месяца.

Несмотря на наши обращения по этому вопросу, до сих пор этого графика не дано, а на подходах к первому шлюзу судоходного канала нет ни одного судна.

*С. КРУГЛОВ  
И. СЕРОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7382. Л. 64—66. Подлинник.

#### № 56

**ПИСЬМО И.Т. ГРИШИНА, Н.В. КИСЕЛЕВА И С.Н. КРУГЛОВА В ЦК ВКП(б)  
О ПРИСВОЕНИИ ВОЛГО-ДОНСКОМУ СУДОХОДНОМУ КАНАЛУ  
ИМЕНИ И.В. СТАЛИНА**

*26 июня 1952 г.*

Во исполнение решения Партии и Правительства строительство Волго-Донского водного пути успешно выполнено. Сталинский план соединения Белого, Балтийского и Каспийского морей с Азовским и Черным морями в единую транспортную магистраль завершен.

Осуществлена многовековая мечта русского народа о соединении двух великих рек — Волги с Доном.

Строительством Волго-Донского водного пути решена комплексная задача преобразования природы, развития транспортных путей, расширения электрификации нашей страны и орошения засушливых земель Сталинградской и Ростовской областей на базе водных ресурсов реки Дон.

Решение такой большой задачи стало возможным только в сталинскую эпоху строительства великих строек коммунизма.

Весь советский народ и коллектив строителей знают, что идея строительства Волго-Донского водного пути и техническое решение этой проблемы были указаны лично товарищем Сталиным, поэтому и назвали строительство Волго-Донского канала сталинской стройкой.

В связи с предстоящим открытием регулярного судоходного движения по Волго-Донскому водному пути Сталинградский и Ростовский обкомы ВКП(б) и Министерство Внутренних Дел СССР докладывают в ЦК ВКП(б) о единодушном желании коллектива всех строителей Волго-Донского канала и трудящихся Ста-

линградской и Ростовской областей о наименовании построенного канала «Волго-Донским судоходным каналом имени Сталина».

Просим Вашего решения.

*Секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) И. ГРИШИН*  
*Секретарь Ростовского обкома ВКП(б) Н. КИСЕЛЕВ*  
*Министр Внутренних Дел СССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7645. Л. 31—32. Машинописная копия.

№ 57

**ПРОЕКТ УКАЗА ПВС СССР**

**«О ПРИСВОЕНИИ ВОЛГО-ДОНСКОМУ  
СУДОХОДНОМУ КАНАЛУ ИМЕНИ И.В. СТАЛИНА»**

*Июль 1952 г.*

В связи с завершением строительства Волго-Донского водного пути, имеющего огромное народнохозяйственное значение, и осуществлением вековой мечты русского народа о соединении Волги с Доном и пяти морей Европейской части Советского Союза — Белого, Балтийского, Каспийского, Азовского и Черного — в единую водно-транспортную систему, а также учитывая единодушное желание коллектива строителей Волго-Донского водного пути и ходатайства советских, партийных, комсомольских, профсоюзных и других общественных организаций Сталинградской и Ростовской областей, Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

Присвоить Волго-Донскому судоходному каналу имя Сталина И.В.

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР*  
*Н. ШВЕРНИК*  
*Секретарь Президиума Верховного Совета СССР*  
*А. ГОРКИН*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7645. Л. 119. Подлинник.

№ 58

**ПОРУЧЕНИЕ Н.А. БУЛГАНИНА, Л.П. БЕРИИ И Г.М. МАЛЕНКОВА  
О РАССМОТРЕНИИ НА БЮРО СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР  
ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ПРИСВОЕНИИ ВОЛГО-ДОНСКОМУ  
СУДОХОДНОМУ КАНАЛУ ИМЕНИ И.В. СТАЛИНА**

*30 июня 1952 г.*

Содержание вопроса: Сталинградский обком ВКП(б) (т. Гришин), Ростовский обком ВКП(б) (т. Киселев) и МВД (т. Круглов) в связи с предстоящим открытием регулярного судоходного движения по Волго-Донскому водному пути докладывают о единодушном желании коллектива всех строителей и трудящихся Сталин-



градской и Ростовской областей о наименовании построенного канала «Волго-Донским судоходным каналом имени Сталина».

Поручение: Рассмотреть на Бюро (с проектом Комиссии об открытии Волго-Донского водного пути).

*Н.А. БУЛГАНИН*

*Л.П. БЕРИЯ*

*Г.М. МАЛЕНКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7645. Л. 33. Подлинник.

#### № 59

### УКАЗ ПВС СССР «О ПРИСВОЕНИИ ВОЛГО-ДОНСКОМУ СУДОХОДНОМУ КАНАЛУ ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА»

*10 июля 1952 г.*

Согласно предложения Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) присвоить Волго-Донскому судоходному каналу имя В.И. Ленина и именовать его — «Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина».

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН*

ГА РФ. Ф. Р-7523. Оп. 57. Д. 672. Л. 138. Подлинник.

#### № 60

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 3187 «ОБ ОТКРЫТИИ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА»

*10 июля 1952 г.*

Совет Министров СССР в результате рассмотрения рапорта строителей Волго-Донского судоходного канала и заключения Правительственной комиссии во главе с председателем комиссии т. Соколовым К.М. по приемке сооружений Волго-Донского судоходного канала устанавливает, что предусмотренные Постановлениями Совета Министров СССР от 18 мая 1949 г. № 1978-748, от 27 декабря 1950 г. № 5060 и от 16 августа 1951 г. № 2992-1406 задания по строительству и ускорению ввода в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала, Цимлянской гидроэлектростанции и сооружений для орошения первой очереди в 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области выполнены в установленный срок.

В течение 1949—1952 годов построены:

а) Волго-Донской судоходный канал длиной 101 километр с 13 судоходными шлюзами, 3 насосными станциями, 13 плотинами и дамбами, 7 водосборами и водоспусками, 2 аварийно-ремонтными заграждениями, 8 мостами, паромными переправами, остановочными пунктами, пристанями и приканальной автомобильной дорогой длиной 100 километров;

б) Цимлянский гидроузел в составе земляной плотины длиной 12,75 километра, водосливной бетонной плотины длиной 495,5 метра, гидроэлектростанции, 2 судоходных шлюзов, судоходного канала между шлюзами длиной 4,9 километра, аванпорта, головного ирригационного сооружения, а также железнодорожного и шоссейного переходов по плотине;

в) Донской магистральный оросительный канал от головного водозаборного сооружения на плотине Цимлянского гидроузла до головного сооружения Нижне-Донского распределительного канала длиной 27 километров, Нижне-Донской распределительный канал длиной 72,9 километра, Азовский распределительный канал длиной 92,2 километра;

г) новые железнодорожные линии от станции Морозовская Сталинградской железной дороги до Цимлянского гидроузла и от Цимлянского гидроузла до станции Куберле Сталинградской железной дороги общей протяженностью 174 км.

На указанных сооружениях выполнено: земляных работ (выемок и насыпей) в объеме 152,1 млн. кубометров, железобетонных и бетонных работ — 2,96 млн. кубометров, работ по креплению откосов земляных сооружений на площади 2,9 млн. кв. метров, уложено каменных банкетов, фильтров и дренажей 1,6 млн. кубометров, забито металлического шпунта 16 тыс. тонн и смонтировано 44,4 тыс. тонн металлоконструкций и механизмов.

Общая стоимость выполненных по состоянию на 1 июля 1952 г. работ составляет 6,1 млрд. рублей.

Строительство Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла осуществлено с применением мощных и высокопроизводительных машин и механизмов отечественного производства.

В процессе строительства решен ряд важнейших научных и технических проблем в области гидротехники: возведение крупных гидротехнических сооружений в сложных геологических условиях, скоростной намыв земляной плотины, широкое применение грунтового водопонижения и другие.

На строительстве выросли новые квалифицированные кадры рабочих — экскаваторщиков, скреперистов, гидромеханизаторов, крановщиков, монтажников, бетонщиков, арматурщиков, а также инженеров и техников, обеспечивших высокую производительность труда.

Заводами и монтажными организациями Министерства электростанций, Министерства тяжелого машиностроения, Министерства электропромышленности, Министерства машиностроения и приборостроения, Министерства строительного и дорожного машиностроения, Министерства транспортного машиностроения, Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии, Министерства путей сообщения, Министерства строительства предприятий машиностроения и других министерств выполнены большие работы по изготовлению и монтажу металлоконструкций, механизмов и оборудования.

Завершение работ по строительству Волго-Донского водного пути, предприятий согласно решению Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б), обеспечило соединение Белого, Балтийского и Каспийского морей с Азовским и Черным морями в единую воднотранспортную систему и позволило в 1952 году приступить к перевозкам массовых грузов — угля, леса, цемента, нефти, хлеба по этой системе.

Осуществление строительства Цимлянского гидроузла с крупнейшим водохранилищем и гидроэлектростанцией, а также головного участка Донского магис-

трального канала, Нижне-Донского и Азовского распределительных каналов обеспечивает в 1952 году орошение первой очереди в 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области и обеспечивает в дальнейшем в установленные сроки орошение еще 650 тысяч и обводнение 2 млн. гектаров земель в засушливых и полупустынных районах Ростовской и Сталинградской областей на базе использования водных ресурсов р. Дона и дешевой электроэнергии.

Совет Министров Союза СССР постановляет:

1. Открыть Волго-Донской судоходный канал в воскресенье 27 июля с.г., обеспечить с этого дня регулярное движение пассажирских и грузовых судов, а также начать эксплуатацию Цимлянской гидроэлектростанции и первой очереди оросительных сооружений.

Уполномочить Министра речного флота генерал-директора речного флота т. Шашкова З.А. произвести открытие Волго-Донского судоходного канала.

2. Обязать Министерство речного флота:

а) обеспечить с 27 июля 1952 г. регулярное движение пассажирских судов по 2 линиям: Москва — Ростов и Сталинград — Калач вместо 3 линий, предусмотренных Постановлениями Совета Министров СССР от 16 августа 1951 г. № 2992-1406 и от 8 сентября 1951 г. № 3341-1581.

Министерству речного флота представить в месячный срок в Совет Министров СССР предложение о сроке организации регулярного движения пассажирских судов по линии Сталинград — Ростов;

б) провести до 15 июля 1952 г. два пробных рейса пассажирских судов от г. Сталинграда до г. Ростова.

Министерству внутренних дел СССР по согласованию с Министерством речного флота обеспечить необходимые попуски воды для организации указанных пробных рейсов;

в) организовать с 15 июля 1952 г. пригородное сообщение в районах Сталинградского, Ростовского, Цимлянского и Калачевского портов с обслуживанием этих линий пассажирскими теплоходами типа «Москвич»;

г) обеспечить до 15 июля 1952 г. расстановку дебаркадеров и плавучих бункеровочных баз по всей трассе Волго-Донского водного пути;

д) обеспечить бесперебойную работу судоходной обстановки на Цимлянском водохранилище и в нижнем течении р. Дона, а также производить эксплуатационное землечерпание для поддержания необходимых судоходных глубин в нижнем течении р. Дона в соответствии с режимом попусков воды из Цимлянского водохранилища;

е) закончить к 15 июля 1952 г. оборудование береговых вокзалов в г.г. Ростове и Сталинграде, а также обеспечить бесперебойное обслуживание пассажиров продуктами питания через сеть береговых и судовых ресторанов и буфетов;

ж) принять необходимые меры к обеспечению безопасности движения судов на трассе Волго-Донского водного пути;

з) обеспечить проводку из г. Красноармейска в г. Ростов-на-Дону в июле 1952 г. 23 объектов и в августе 1952 г. 8 объектов Военно-Морского Министерства.

Министерству внутренних дел СССР предусмотреть на время проводки указанных объектов необходимые попуски воды.

3. Во изменение Постановлений Совета Министров СССР от 8 сентября 1951 г. № 3341-1581 и от 19 декабря 1951 г. № 5236-2259 установить Министерству

речного флота на 1952 год объем перевозок грузов по Волго-Донскому водному пути в размере 650 тыс. тонн, в том числе угля — 150 тыс. тонн, хлебных грузов — 100 тыс. тонн, леса в судах — 135 тыс. тонн, леса в плотках — 250 тыс. тонн.

Министерству речного флота обеспечить в 1952 году перевозку пассажиров по Волго-Донскому водному пути в количестве 500 тыс. человек.

4. Обязать Министерство торговли СССР и Центросоюз совместно с Министерством речного флота в недельный срок рассмотреть и решить вопрос об организации торговли продуктовыми и промышленными товарами в остановочных пунктах, новых поселках и на пристанях Волго-Донского водного пути.

5. Возложить на Министерство внутренних дел СССР эксплуатацию Цимлянской гидроэлектростанции до передачи Цимлянского узла в постоянную промышленную эксплуатацию Министерству электростанций.

6. Обеспечить использование электроэнергии Цимлянской гидроэлектростанции в соответствии с ранее принятыми решениями Правительства для нужд орошаемого земледелия и промышленности, а также для электропахоты и комплексной механизации трудоемких работ в животноводстве и других отраслях колхозного и совхозного производства.

7. Обязать Министерство сельского хозяйства СССР:

а) обеспечить прием воды из Донского магистрального, Нижне-Донского и Азовского распределительных каналов и произвести в 1952 году орошение земель колхозов на площади 50 тыс. гектаров и осенние влагозарядковые поливы под урожай 1953 года на площади 30 тыс. гектаров;

б) образовать комиссию и произвести в 1952 году приемку в постоянную эксплуатацию Азовской и Нижне-Донской оросительных систем, построенных «Ростовдонводстроем».

8. Обязать Министерство пищевой промышленности СССР, Министерство совхозов СССР, Министерство хлопководства СССР, Министерство мясной и молочной промышленности СССР, Министерство внутренних дел СССР и Министерство путей сообщения обеспечить прием воды из Нижне-Донского и Азовского распределительных каналов и произвести в 1952 году орошение земель и осенние влагозарядковые поливы в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 7 января 1952 г. № 79.

9. Возложить эксплуатацию Нижне-Донской и Азовской оросительных систем в 1952 году на Управление строительства оросительных систем Ростовской области «Ростовдонводстрой» Министерства сельского хозяйства СССР, подчинив ему на этот срок вновь организованное управление Нижне-Донской и Азовской оросительных систем.

Обязать «Ростовдонводстрой» устранить недоделки, выявленные при эксплуатации оросительных систем.

Затраты, связанные с эксплуатацией оросительных систем в 1952 году, отнести за счет капиталовложений, выделенных «Ростовдонводстрою» на 1952 год.

10. Возложить на Министерство внутренних дел СССР эксплуатацию в 1952 году головного участка Донского магистрального канала от водозаборного сооружения на Цимлянском гидроузле до головного сооружения Нижне-Донского распределительного канала, Нижне-Донского и Азовского распределительных каналов с сооружениями и насосными станциями на них, обеспечив нормальную работу их с подച്ചей воды для орошения 100 тыс. гектаров земель в Ростовской области.

### 11. Обязать Министерство внутренних дел СССР:

а) закончить до 15 июля 1952 г. наладочные и отделочные работы на сооружениях и работы по благоустройству территории, прилегающей к сооружению Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла. Планировку отвалов земли по трассе канала закончить в течение 1952 года. Работы по спрямлению русла р. Дона в нижнем его течении закончить — по Карагальскому и Задано-Кагальницкому спрямлениям к 15 июля 1952 г., у Горелого Колена — к 1 сентября 1952 г. и работы на 139 и 145 километрах Цимлянского водохранилища к 15 июля 1952 г.;

б) сдать к 15 июля 1952 г. Министерству речного флота судовые ходы по Цимлянскому водохранилищу, протраленные и обставленные знаками судоходной обстановки, с обслуживающими и техническими судами, а также Красноярский, Нагавский, Кривский и Жуковский порты-убежища, оборудованные швартовыми приспособлениями;

в) обеспечить с 15 июля 1952 г. на всем протяжении Волго-Донского судоходного канала глубину 3,65 метра, за исключением отдельных участков канала на водоразделе, где допустить в течение навигации 1952 года глубину 3 метра, а также обеспечить пропуск судов через шлюзы и каналы в соответствии с графиками движения и нормами шлюзования, предусмотренными проектом;

г) закончить в соответствии с проектом строительство и передать Министерству речного флота:

пристани на каналах и водохранилищах, причалы с четырьмя порталными кранами в Цимлянском порту и причалы Калачевского порта — к 15 июля 1952 г.;

служебные здания портов, пристаней и службы судоходной обстановки — к 15 июля 1952 г.;

линии связи, предусмотренные Постановлением Совета Министров СССР от 9 апреля 1952 г. № 1728 — к 15 июля 1952 г.;

д) построить до 1 октября 1952 г. служебные, жилые и производственные здания вдоль Азовского и Нижне-Донского каналов и у насосных станций для размещения служб эксплуатации, а также привести совместно с Министерством сельского хозяйства СССР в надлежащий порядок и сдать в эксплуатацию телефонные линии, связывающие все сооружения на них и насосные станции;

е) принять необходимые меры к ускорению окончания строительства Цимлянской лесоперевалочной базы Волго-Донского водного пути с таким расчетом, чтобы все основные работы закончить не позднее 1 августа 1952 г., а по монтажу кранов и другого оборудования в месячный срок после их поставки, предусмотренной распоряжением Совета Министров СССР от 22 апреля 1952 г. № 9443.

Министерству речного флота и Министерству лесной промышленности СССР обеспечить в 1952 году доставку и перевалку через Цимлянскую лесоперевалочную базу и другие пункты Волго-Донского водного пути 250 тыс. тонн леса в плотках.

Министерству внутренних дел СССР оказать помощь Министерству лесной промышленности СССР рабочей силой, необходимой для перевалки леса на Цимлянской лесоперевалочной базе.

12. В целях обеспечения в 1952 году необходимых судоходных глубин в нижнем течении р. Дона и подачи воды для орошения, а также в целях экономного расходования ее установить попуск воды из Цимлянского водохранилища с 10 июля по 1 октября в количестве 400 куб. метров в секунду.

Министерству внутренних дел СССР, Министерству речного флота и Министерству электростанций к 20 августа 1952 г. уточнить размеры и сроки попусков воды из Цимлянского водохранилища на вторую половину навигации 1952 года с учетом фактически сложившейся гидрологической обстановки и требований судоходства.

13. Обязать Министерство внутренних дел СССР, Министерство речного флота, Министерство сельского хозяйства СССР, Ростовский облисполком и Ставропольский крайисполком рассмотреть вопрос о порядке питания Веселовского водохранилища, Манычского водного пути и поддержания уровня воды, необходимого для нормальной работы насосной станции № 42, подающей воду в Азовский распределительный канал, и свои предложения представить к 25 июля 1952 г. в Совет Министров СССР.

14. Обязать Министерство машиностроения и приборостроения закончить к 15 июля 1952 г. наладочные работы по насосной станции № 42 Азовского распределительного канала, обеспечив полную проектную производительность четырех насосов при их одновременной работе.

15. Обязать Министерство путей сообщения закончить к 15 июля 1952 г. демонтаж пролетного строения и разборку опор старого Рычковского моста на Цимлянском водохранилище, а также демонтаж пролетного строения старого моста через р. Дон в г. Ростове.

16. Обязать Ростовский облисполком обеспечить контроль за своевременным выполнением колхозами и совхозами планов водопользования по Нижне-Донской и Азовской оросительным системам для орошения земель в Ростовской области на площади 100 тыс. гектаров, оказав колхозам и совхозам необходимую помощь в организации и проведении поливов сельскохозяйственных культур.

17. Для обеспечения выполнения работ по лесонасаждению и озеленению на трассе Волго-Донского соединительного канала, берегах Цимлянского водохранилища, территории Цимлянского гидроузла, а также рабочих поселков и площадок основных сооружений Волго-Донского водного пути обязать Министерство лесного хозяйства СССР, Министерство коммунального хозяйства РСФСР и Министерство внутренних дел СССР на основании Постановления Совета Министров СССР от 26 января 1952 г. № 477, принять необходимые оперативные меры к ускорению разработки технической документации, выращиванию посадочного материала и других мероприятий по обеспечению облесения и озеленения трассы Волго-Донского водного пути.

По вопросам, требующим решения Правительства, представить в месячный срок в Совет Министров СССР необходимые предложения.

18. Придавая большое народнохозяйственное значение делу дальнейшего развития орошения и обводнения засушливых и полупустынных земель Ростовской и Сталинградской областей, обязать Министерство внутренних дел СССР, Министерство сельского хозяйства СССР и Министерство путей сообщения принять необходимые оперативные меры к ускорению выполнения работ, связанных с орошением в дальнейшем еще 650 тыс. и обводнением 2 млн. гектаров земель на базе использования водных ресурсов р. Дона и дешевой электроэнергии Цимлянской гидроэлектростанции, а по вопросам, требующим решения Правительства, представить в Совет Министров СССР свои предложения.

19. Поручить Министерству внутренних дел СССР представить в Совет Министров СССР предложения о поощрении и награждении работников, особо отличившихся в выполнении работ по освоению и эксплуатации водных ресурсов.

чившихся на строительстве Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла, а также работников заводов и монтажных организаций, принимавших участие в изготовлении и монтаже металлоконструкций, механизмов и оборудования для этих строек.

20. Присвоить Волго-Донскому судоходному каналу согласно Указа Президиума Верховного Совета СССР имя В.И. Ленина и именовать его — «Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина».

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 106. Д. 754. Л. 262—270. Подлинник.

#### № 61

### **ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 3319 «О МЕРОПРИЯТИЯХ В СВЯЗИ С ОТКРЫТИЕМ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА»**

*18 июля 1952 г.*

В связи с открытием Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Провести 27 июля 1952 г. в г. Красноармейске у начала канала от р. Волги массовый митинг с участием строителей, монтажников, эксплуатационников и представителей трудящихся Сталинградской и Ростовской областей.

Организацию митинга возложить на Сталинградский обком ВКП(б).

Поручить т. Шашкову З.А. выступить на митинге от имени Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б).

2. Провести собрания и митинги строителей на Цимлянском гидроузле, а также по строительным районам и строительным управлениям оросительной системы.

В колхозах, совхозах и МТС районов Сталинградской и Ростовской областей, прилегающих к Волго-Донскому судоходному каналу имени В.И. Ленина, организовать доклады и беседы.

3. Обязать Министерство речного флота:

а) отправить 27 июля 1952 г. первые пароходы, предназначенные для регулярного пассажирского движения по Волго-Донскому судоходному каналу имени В.И. Ленина, из Сталинграда к Цимлянскому гидроузлу и от Цимлянского гидроузла в Сталинград;

б) отправить 27 июля 1952 г. из Москвы в Ростов-на-Дону и из Ростова-на-Дону в Москву пассажирские пароходы для регулярного сообщения.

4. Опубликовать в печати и по радио в день открытия Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина — 27 июля, а также 28 и 29 июля 1952 г. статьи и материалы митинга и собраний, посвященные открытию Волго-Донского судоходного канала.

5. Обязать Комитет по делам искусств при Совете Министров СССР направить художественные коллективы и бригады артистов для обслуживания строите-

лей Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина и трудящихся районов Сталинградской и Ростовской областей в дни открытия канала.

6. Обязать Министерство кинематографии СССР заснять на кинолентку открытие Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

7. Обязать Министерство торговли СССР обеспечить в местах проведения массовых мероприятий, связанных с открытием Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, обслуживание населения необходимой торговой сетью.

8. Предоставить Министерству внутренних дел СССР право израсходовать на проведение мероприятий, связанных с открытием Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, 500 тыс. рублей за счет резерва на непредвиденные расходы по генеральной смете на строительство Волго-Донского судоходного канала.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 527. Л. 184—185. Подлинник.

№ 62

**ПИСЬМО С.Н. КРУГЛОВА И И.А. СЕРОВА  
В БЮРО ПРЕЗИДИУМА СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР  
О ЛЬБОТАХ ЗАКЛЮЧЕННЫМ, ОТЛИЧИВШИМСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ  
ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА  
ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА**

*11 августа 1952 г.*

*Секретно*

На строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла с гидроэлектростанцией и сооружений для орошения первой очереди 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области в качестве основной рабочей силы были использованы заключенные. В этих целях на указанных строительствах были организованы исправительно-трудовые лагеря.

В 1951—1952 годах, в период наибольшего разворота строительных работ, численность заключенных, занятых на строительстве указанных сооружений, достигла 133 тысяч человек. Среднегодовая численность заключенных, работавших на строительстве канала, гидроузла и оросительных сооружений, в 1950, 1951 и 1952 годах составляла соответственно 53 тысячи, 92 тысячи и 125 тысяч человек.

Основные физические работы на строительстве выполнялись силами заключенных.

В числе заключенных, принимавших участие в строительстве Волго-Донского судоходного канала, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений, насчитывалось свыше 13 тысяч женщин.

В огромном своем большинстве заключенные, работавшие на строительстве сооружений Волго-Дона, проявили сознательное отношение к труду, активно уча-



ствовали в рационализаторских мероприятиях по строительству, перевыполняя нормы выработки. Среднее выполнение заключенными норм выработки в первом квартале 1952 года составило 127,2%, причем более половины заключенных выполняли норму выработки от 120 до 200 процентов.

Многие из заключенных показали образцы трудовой доблести.

Так, например, бригада бетонщиков под руководством Бекназарова выполняла нормы на 180% и выше;

монтажники Чижиков, Камнев и Фальмин выполняли сменные задания на 190—200%;

плотники Чаплыгин, Скобликов, Мочалов, Каменсков, Рябов и Черногоубов выполняли по 2—3 нормы в смену;

мостовщики Лобанов, Матуинов и Булатников ежедневно выполняли по 3 сменных нормы с высоким качеством работ;

бригада мостовщиков во главе с бригадиром Воробьевым выполнила в 1952 году майское задание на 231%, а июньское — на 228%;

женская бригада под руководством заключенной Киреевой в мае текущего года выполнила задание по укладке фильтра на 153%, а в июне — на 169%;

мастера-гранитчики Стеблин, Капенашвили и Негруца выполняли по 2—3 нормы в смену с высоким качеством работ и т.д.

В соответствии с решениями Правительства от 12 июня 1951 года и 3 марта 1952 года для заключенных, работавших на строительстве Волго-Дона, был установлен 10-часовой рабочий день.

Учитывая, что многие заключенные, работавшие на строительстве судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений первой очереди, своим самоотверженным трудом в значительной степени искупили свою вину за совершенные преступления и твердо вступили на путь исправления, чтобы вновь стать полезными участниками социалистического строительства, Министерство внутренних дел СССР просит Совет Министров Союза ССР рассмотреть следующие предложения:

1. За самоотверженную работу на строительстве судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений первой очереди в Ростовской области:

а) произвести досрочное освобождение 15 тысяч заключенных, из них — 7 тысяч женщин.

Представить из этого количества к награждению орденами и медалями 3 тысячи заключенных, из них — 1000 женщин, проявивших себя наиболее активно на строительстве Волго-Дона;

б) произвести снижение сроков наказания в зависимости от характера преступления и от результатов выполненных работ 35 тысячам заключенных, из них — 5 тысячам женщин.

Сроки наказания сократить от одного года до пяти лет.

2. Персональный состав заключенных, подлежащих досрочному освобождению и снижению сроков наказания, рассмотреть и утвердить коллегии МВД СССР с участием Генерального прокурора СССР.

3. В целях лучшего использования досрочно освобождаемых заключенных, получивших квалификацию на строительстве гидротехнических сооружений Волго-Дона, разрешить МВД СССР провести работу по привлечению их к строи-

тельству других гидротехнических сооружений, осуществляемых МВД, в качестве вольнонаемных рабочих.

Представляя проекты Указа Президиума Верховного Совета СССР и постановления Совета Министров СССР по этому вопросу, просим Вашего решения.

*С. КРУГЛОВ  
И. СЕРОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7738. Л. 6—9. Подлинник.

**№ 63**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 3790-1513с  
«О ЛЬГОТАХ ЗАКЛЮЧЕННЫМ, ОТЛИЧИВШИМСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ  
ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА»**

*18 августа 1952 г.*

*Секретно*

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Одобрить представленный Министерством внутренних дел СССР проект Указа Президиума Верховного Совета СССР «О льготах заключенным, отличившимся на строительстве Волго-Донского судоходного канал имени В.И. Ленина и внести его на утверждение Президиума Верховного Совета СССР.

2. Поручить Министерству внутренних дел СССР с участием Генерального Прокурора СССР утвердить на заседании Коллегии Министерства внутренних дел СССР персональный состав 15 000 заключенных, в том числе 7000 женщин, подлежащих досрочному освобождению от содержания в исправительно-трудовых лагерях, а также персональный состав 35 000 заключенных, в том числе 5000 женщин, для сокращения им срока заключения от 1 до 5 лет, отличившихся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

Установить, что досрочное освобождение заключенных, осужденных по ст. 58 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик, производится по постановлению Особого Совещания при Министерстве государственной безопасности СССР.

3. Поручить Министру внутренних дел СССР т. Круглову представить в Президиум Верховного Совета СССР для награждения и снятия судимости 3000 человек из числа досрочно освобожденных заключенных, особо отличившихся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 86а. Д. 7738. Л. 14. Подлинник.

**№ 64**

**УКАЗ ПВС СССР «О ЛЬГОТАХ ЗАКЛЮЧЕННЫМ, ОТЛИЧИВШИМСЯ  
НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА  
ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА»**

*18 августа 1952 г.*

*Без опубликования в печати*

В связи с успешным окончанием строительства Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина Президиум Верховного Совета СССР постановляет:

1. Досрочно освободить от дальнейшего содержания в исправительно-трудовых лагерях 15 000 осужденных и сократить срок заключения от 1 до 5 лет 35 000 осужденным, отличившимся своим честным отношением к труду на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина.

2. Снять судимость с тех лиц, досрочно освобожденных от заключения в силу настоящего Указа, которые изъявили желание работать на строительстве других гидротехнических сооружений.

Поручить Министерству внутренних дел СССР выдать этим лицам справки о снятии с них судимости.

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН*

ГА РФ. Ф. Р-7523. Оп.57. Д. 733. Л. 164. Подлинник.

#### № 65

### УКАЗ ПВС СССР «О ПРИСВОЕНИИ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА СТРОИТЕЛЯМ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА»

*19 сентября 1952 г.*

За особо выдающиеся заслуги и самоотверженную работу по строительству и вводу в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянской гидроэлектростанции и сооружений для орошения первой очереди в 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области присвоить звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот»:

1. Александрову Александру Петровичу — начальнику Красноармейского строительного района Волго-Донского судоходного канала.

2. Барабанову Василию Арсеньевичу — начальнику управления строительства Цимлянского гидроузла.

3. Елисееву Василию Ивановичу — бульдозеристу Водораздельного строительного района Волго-Донского судоходного канала.

4. Ермоленко Ивану Васильевичу — мастеру шагающего экскаватора Донского строительного района Волго-Донского судоходного канала.

5. Жуку Сергею Яковлевичу — начальнику «Гидропроекта» и главному инженеру «Главгидроволгодонстроя».

6. Руссо Георгию Андреевичу — заместителю начальника и главному инженеру «Гидропроекта».

7. Симаку Евгению Петровичу — машинисту экскаватора строительства Цимлянского гидроузла.

8. Слепухе Дмитрию Алексеевичу — старшему мастеру экскаватора Водораздельного строительного района Волго-Донского судоходного канала.

9. Улесову Алексею Александровичу — электросварщику строительного района Цимлянского гидроузла.

10. Ускову Анатолию Павловичу — начальнику 14-кубового шагающего экскаватора Водораздельного строительного района Волго-Донского судоходного канала.

11. Филимонову Николаю Александровичу — заместителю главного инженера «Главгидровологдонстроя».

12. Щербинину Алексею Александровичу — начальнику строительного района Цимлянского гидроузла.

*Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК  
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН*

ГА РФ. Ф. Р-7523. Оп. 57. Д. 777. Л. 189—190. Подлинник.

#### № 66

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 5216-2229с  
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АКТА ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ  
ПО ПРИЕМКЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА ИМЕНИ В.И. ЛЕНИНА,  
ЦИМЛЯНСКОГО ГИДРОУЗЛА И СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ОРОШЕНИЯ  
ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ 100 ТЫС. ГЕКТАРОВ ЗАСУШЛИВЫХ ЗЕМЕЛЬ  
В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ»**

*19 декабря 1952 г.*

*Секретно*

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Утвердить акт Правительственной Комиссии по приемке Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и сооружений для орошения первой очереди 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области.

2. Обязать Министерство внутренних дел СССР:

а) устранить в срок до 1 апреля 1953 года недоделки и дефекты по принятым сооружениям, отмеченные в актах освидетельствования сооружений и в заключениях подкомиссий и дополнительно выявленные при межнавигационном осмотре подводных и надводных частей сооружений, а также выполнить мероприятия по обеспечению нормальной работы принятых Правительственной Комиссией сооружений Волго-Донского судоходного канала, Цимлянского гидроузла и оросительной системы согласно Приложению № 1;

б) достроить сооружения, не предъявленные к сдаче и не принятые Правительственной Комиссией, в сроки согласно Приложению № 2;

в) в связи с тем, что при приемке сооружений Цимлянского гидроузла наполнение Цимлянского водохранилища, по условиям весеннего стока, не достигло проектной отметки, установить систематическое наблюдение за состоянием сооружений в период наполнения водохранилища весной 1953 года и провести полные испытания всех механизмов, затворов и оборудования при наполнении водохранилища по проектной отметке;

г) передать до 1 апреля 1953 года Министерству речного флота построенные Министерством внутренних дел СССР и принятые Правительственной Комисси-

ей сооружения судоходного канала и Цимлянского водохранилища в полной эксплуатационной готовности;

д) передать в течение 1 квартала 1953 года Министерству сельского хозяйства СССР сооружения для орошения первой очереди 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области;

е) передать Министерству электростанций сооружения Цимлянского гидроузла по состоянию на 1 июля 1953 года, после наполнения водохранилища до проектной отметки и опробования работы сооружений при расчетных напорах.

3. Обязать Министерство машиностроения и приборостроения и Министерство внутренних дел СССР произвести всесторонние испытания четырех пропеллерных насосов на насосной станции № 42 и в зависимости от результатов испытаний в срок до 1 апреля 1953 года заменить рабочие колеса насосов или насосы в целом, доведя мощность насосной станции до проектной.

4. Обязать Совет Министров РСФСР и исполкомы Сталинградского и Ростовского областного Совета депутатов трудящихся представить в Совет Министров СССР 1 февраля 1953 г. предложения по завершению в 1953 году предусмотренных утвержденным техническим проектом работ по перенесению населенных пунктов из зоны Цимлянского, Карповского, Береславского и Варваровского водохранилищ.

5. Обязать Промбанк производить финансирование оставшихся работ и недоделок по строительству Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений в пределах общего остатка сметного лимита на 1 июля 1952 г. и плана капитальных работ на 1952 и 1953 г.г.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН*  
*Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

---

## Глава 2

# ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

### ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР (1940—1953)

4 января 1940 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 17-6с «Об организации Главного управления железнодорожного строительства в составе Наркомвнудела СССР», в котором было записано: «Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Организовать в составе Наркомвнудела СССР Главное управление железнодорожного строительства, одновременно ликвидировав Управление железнодорожного строительства Наркомвнудела на Дальнем Востоке.

2. Назначить начальником Главного управления железнодорожного строительства Наркомвнудела СССР и заместителем начальника ГУЛАГа НКВД коринженера тов. Френкеля Н.А.» (документ № 67).

В тот же день Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 0014 «О реорганизации руководства железнодорожным строительством НКВД СССР», в котором говорилось: «В целях улучшения оперативного и технического руководства железнодорожным строительством, проводимым НКВД СССР, приказываю:

1. Организовать Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

Организацию Главного управления провести на базе ныне существующих Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР и Управления железнодорожного строительства НКВД на ДВ.

2. Управление железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на ДВ и Отдел железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР — расформировать.

3. Входившие в систему УЖДС ГУЛАГа НКВД на ДВ управления лагерей Восточного, Юго-Восточного и Приморского — расформировать.

Личный состав и имущество Восточного и Юго-Восточного лагерей передать Нижне-Амурскому лагерю НКВД, а Приморского — Амурскому лагерю. Выполнение программы и плана работ 1940 года возложить соответственно на Нижне-Амурский и Амурский лагеря.

4. Заместителю Народного комиссара внутренних дел СССР комиссару государственной безопасности 3-го ранга тов. Круглову и начальнику Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР коринженеру тов. Френкель личный состав Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа и ЖДСУ на ДВ обратить на комплектование Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР и представить мне предложения об использовании той части личного состава расформируемых лагерей, Отдела железнодорожного строи-

тельства ГУЛАГа и Управления ЖДСУ на ДВ, которая не будет использована для работы в системе Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР <...>» (документ № 68).

В тот же день, 4 января 1940 г., приказом НКВД СССР № 68 были назначены: заместителем начальника главного управления — С.А. Чесноков;

заместителем начальника главного управления и начальником БАМ-проекта — Ф.А. Гвоздевский;

заместителем начальника главного управления — интендант 1-го ранга П.В. Худяков;

главным инженером ГУЖДС — А.К. Бакин;

заместителем главного инженера ГУЖДС — В.И. Батманов;

начальником секретариата ГУЖДС — старший лейтенант гб Б.Н. Кузнецов;

начальником производственного отдела ГУЖДС — Г.Д. Мариенгоф;

начальником отдела механизации и оборудования — Б.Г. Малинкин;

начальником отдела материальных балансов — Г.Л. Гутман;

начальником планового отдела — С.М. Паников;

начальником транспортного отдела — М.И. Финарский.

29 января 1940 г. Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 043 «О размещении Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР», в котором было записано: «Для временного размещения Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР приказываю:

1. Передать два этажа вновь выстроенного дома милиции по Мещанской улице № 15 для временного размещения ГУЖДС НКВД.

2. После перевода ГУЖДС в строящееся административное здание НКВД, переемки и ремонт произвести за счет Главного управления железнодорожного строительства» (документ № 69).

Приказом НКВД СССР № 1412 от 7 октября 1940 г. бывший начальник 1-го отдела и заместитель начальника Главного транспортного управления (ГТУ) НКВД СССР майор гб Л.С. Буянов был назначен заместителем начальника ГУЖДС НКВД СССР.

После разделения 3 февраля 1941 г. НКВД СССР на два наркомата: НКВД и НКГБ СССР — приказом НКВД СССР № 00212 от 26 февраля 1941 г. была объявлена новая структура НКВД СССР и расстановка руководящего состава. В числе лагерных производственных главных управлений и управлений было и Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД СССР во главе с Н.А. Френкелем.

Тогда же Н.А. Френкель перестал быть заместителем начальника ГУЛАГа, а в названии главка появилось слово «лагерей», сменив старое название «Главное управление железнодорожного строительства» (ГУЖДС) на новое — «Главное управление лагерей железнодорожного строительства» (ГУЛЖДС).

На основании постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 24 марта 1941 г. на НКВД СССР было возложено строительство аэродромов для Военно-воздушных сил Красной Армии, для чего в составе НКВД на основании приказа НКВД СССР № 00328 от 27 марта 1941 г. было организовано Главное управление аэродромного строительства (ГУАС) во главе с начальником ГУШОСДОР НКВД СССР В.Т. Федоровым (по совместительству). Приказом НКВД СССР № 00343 от 2 апреля 1941 г. большая часть строительства аэродромов была возложена на ГУЛЖДС. Приказом

НКВД СССР № 715 от 21 мая 1941 г. заместителем начальника ГУЛЖДС по аэродромному строительству был назначен П.Н. Зиновьев. Приказом НКВД СССР № 00836 от 27 июня 1941 г. при ГУЛЖДС «в целях обеспечения оперативного руководства строительством специальных объектов, выполняемых ГУЛЖДС НКВД, а равно в целях правильной организации и ведения совершенно секретного делопроизводства по данному строительству» был организован отдел особого строительства.

В 1941 г. произошли следующие изменения в руководстве ГУЛЖДС:

бывший заместитель начальника ГУЛЖДС С.А. Чесноков приказом НКВД СССР № 955 от 27 июня 1941 г. был назначен заместителем начальника Отдела кадров УНКВД города Москвы и Московской области;

приказом НКВД СССР № 509 от 12 апреля 1941 г. В.А. Сигуль был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС по кадрам;

приказом НКВД СССР № 878 от 18 июня 1941 г. бывший начальник УНКВД Алтайского края С.А. Тополин был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС;

приказом НКВД СССР № 2126 от 15 октября 1941 г. П.Н. Зиновьев был освобожден от должности заместителя начальника ГУЛЖДС.

На основании циркуляра НКВД СССР № 136 от 17 июня 1941 г. наблюдение за работой ГУЛЖДС оставил за собой нарком внутренних дел СССР Л.П. Берия.

Когда началась война, Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 00849 от 2 июля 1941 г. «О переводе Главного управления лагерей железнодорожного строительства НКВД СССР в город Киров», где говорилось: «В целях приближения руководства ж.-д. стройками НКВД СССР к важнейшим объектам строительства, приказываю:

1. Главное управление лагерей железнодорожного строительства НКВД СССР перевести в город Киров.

Начальнику ГУЛЖДС НКВД СССР т. Френкель организовать в г. Кирове узел связи для обеспечения каждодневного и непосредственного руководства ж.-д. стройками: Северо-Печорской ж.-д. магистрали, линии Коноша — Котлас, Сорская — Обозёрская, Воркута — Югорский Шар и вторых путей Кировской ж.д. и бесперебойной связи с ж.-д. стройками Дальнего Востока и Закавказья.

2. Выполняемое ныне ГУЛЖДС НКВД СССР строительство аэродромов в Мурманской области, КФ ССР, Московской области и на участке Вяземлага передать вместе с аппаратами этих строек в непосредственное подчинение ГУАС НКВД СССР» (документ № 70).

На основании совместного приказа НКВД/НКГБ СССР № 00931/00272 от 16 июля 1941 г. об эвакуации центральных аппаратов НКВД и НКГБ СССР из Москвы «для обеспечения бесперебойной работы в условиях военного времени органов НКВД и НКГБ СССР» в Москве была оставлена оперативная группа ГУЛЖДС из 12 человек во главе с заместителем начальника ГУЛЖДС П.В. Худяковым. Эта группа отвечала за обеспечение руководства постоянной информацией о ходе строительства железных дорог и аэродромов и для связи по вопросам проектирования и снабжения железнодорожных строек.

На основании циркуляра НКВД СССР № 179 от 31 июля 1941 г. наблюдение за работой ГУЛЖДС НКВД СССР было возложено на заместителя наркома внутренних дел СССР В.В. Чернышова.

Приказом НКВД СССР № 0453 от 24 октября 1941 г. «В целях объединения руководства работами лагерей НКВД СССР, расположенных в Коми АССР, на на-



чальника ГУЛЖДС НКВД СССР Н.А. Френкеля было возложено руководство работами расположенных в Коми АССР ИТЛ НКВД СССР Воркутинского и Ухто-Ижемлага, а в составе ГУЛЖДС организован Отдел топливных предприятий во главе с заместителем начальника ГУЛЖДС по топливным предприятиям (уголь-нефть) (документ № 71). (Ранее Воркутинский и Ухто-Ижемский лагеря подчинялись ГУЛГМП НКВД СССР)

Приказом НКВД СССР № 2228 от 30 октября 1941 г. заместителем начальника ГУЛЖДС по топливным предприятиям был назначен бывший начальник Отдела капитального строительства ГУЛГМП НКВД СССР капитан гб М.С. Шёлков.

Приказом НКВД СССР № 001583 от 17 ноября 1941 г. ГУЛЖДС был также подчинен выделенный из Воркутинского ИТЛ вновь организованный Интинский лагерь НКВД (добыча угля).

Приказом НКВД СССР № 001920 от 3 декабря 1941 г. была объявлена структура и штаты ГУЛЖДС НКВД СССР, а приказом ГУЛЖДС № 001 от 5 января 1942 г. была объявлена штатная расстановка главка:

руководство: начальник управления — Н.А. Френкель; 3 заместителя: Л.С. Буянов, П.В. Худяков, С.А. Тополин; главный инженер — А.К. Бакин и его заместитель; всего 6 человек;

политотдел (8 человек) (А.А. Щёкин);

производственный отдел (33) (В.И. Батманов);

автогужотдел (9) (М.И. Финарский);

отдел механизации и оборудования (12) (Б.Г. Малинкин);

отдел трудового использования (5) (И.Г. Аксеньев);

контрольно-плановый отдел (14) (С.М. Паников);

лесной отдел (11) (вакансия);

сельхозотделение (4) (Я.П. Гординский);

отдел материальных балансов (14) (Г.Л. Гутман);

отдел топливной промышленности (15) (М.С. Шёлков, он же заместитель начальника главка);

отделение водного транспорта (3) (П.И. Рыжов);

узел связи (10) (Б.З. Савченко);

отдел кадров (8) (вакансия);

АХО (30) (Г.Г. Гуткин);

финансовый отдел (14) (Д.А. Штейнберг);

центральная бухгалтерия (10) (В.М. Ботвин);

секретариат (14) (вакансия);

гараж (6).

Всего по ГУЛЖДС 227 человек.

На основании решения Секретариата ЦК ВКП(б) от 15 июля 1942 г. и приказа НКВД СССР № 001566 от 31 июля 1942 г. Политотдел ГУЛЖДС НКВД СССР был упразднен, а его функции переданы Политотделу ГУЛАГа НКВД СССР. Приказом НКВД СССР № 2439 от 28 июля 1942 г. начальник Политотдела ГУЛЖДС НКВД СССР капитан гб А.А. Щёкин был освобожден от занимаемой должности, а приказом НКВД СССР № 2574 от 12 августа 1942 г. он был назначен заместителем начальника Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР.

Приказом НКВД СССР № 2596 от 13 августа 1942 г. М.С. Шёлков был освобожден от должности заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД СССР в связи

с назначением его первым заместителем начальника Ухто-Ижемского лагеря НКВД. Этим же приказом НКВД СССР новым заместителем начальника ГУЛЖДС НКВД СССР по топливным предприятиям был назначен бывший заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР капитан гб К.К. Карташов.

Приказом НКВД СССР № 00211 от 3 февраля 1943 г. были объявлены новые штаты ГУЛЖДС НКВД СССР, а приказом ГУЛЖДС № 001 от 14 апреля 1943 г. была объявлена штатная расстановка главка:

руководство (5 человек): начальник главного управления (Н.А. Френкель), 3 заместителя (Л.С. Буянов, С.А. Тополин, П.В. Худяков) и главный инженер ГУЛЖДС (А.К. Бакин);

аппарат главного инженера (6);

производственный отдел (27) (вакансия);

отдел механизации и оборудования (13) (Б.Г. Малинкин);

транспортный отдел (25) (М.И. Финарский);

лесной отдел (7) (И.Ф. Ишков);

отдел топливных предприятий (14) (К.К. Карташов, он же заместитель начальника главка);

контрольно-плановый отдел (17) (С.М. Паников);

отдел технического снабжения (30) (и.о. начальника Г.Л. Гутман);

отдел общего снабжения (21) (и.о. начальника М.Я. Бергер);

сельхозотдел (6) (Я.П. Гординский);

отдел кадров (9) (Н.С. Замотаев);

финансовый отдел (13) (Д.А. Штейнберг);

главная бухгалтерия (12) (вакансия);

АХО (22) (и.о. начальника Г.Г. Гуткин);

радиослужба (8) (С.Д. Экслер);

секретариат (13) (П.Н. Зиновьев).

Всего по ГУЛЖДС 248 человек.

Приказом НКВД СССР № 0385 от 5 октября 1943 г. «В целях объединения руководства горнотопливными лагерями» Воркутинский, Интинский, Ухто-Ижемский лагеря НКВД и Топливный отдел ГУЛЖДС были переданы в состав Главного управления лагерей горно-металлургической промышленности (ГУЛГМП) НКВД СССР (документ № 72), а приказом НКВД СССР № 2373 от 30 декабря 1943 г. К.К. Карташов был освобожден от должности заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД СССР в связи с откомандированием в распоряжение Наркомата угольной промышленности СССР.

Приказом НКВД СССР № 403 от 23 марта 1944 г. первым заместителем начальника ГУЛЖДС НКВД СССР был назначен бывший начальник Гурьевского УИТЛ и строительства № 2 НКВД (строительство трубопровода Гурьев — Уральск — Куйбышев ГУАС НКВД СССР) инженер-полковник В.И. Папировский, а приказом НКВД СССР № 424 от 24 марта 1944 г. Л.С. Буянов был освобожден от должности заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД СССР в связи с назначением его наркомом внутренних дел Коми АССР.

Приказом НКВД СССР № 00497 от 27 апреля 1944 г. были утверждены новые штаты ГУЛЖДС НКВД СССР в количестве 183 человек с введением должности первого заместителя начальника ГУЛЖДС и с исключением отдела топливных предприятий, который был передан в состав ГУЛГМП НКВД СССР. Приказом

ГУЛЖДС № 008 от 21 июля 1944 г. была объявлена расстановка личного состава главка:

руководство (4): начальник главка — Н.А. Френкель, первый заместитель начальника главка — В.И. Папировский, два заместителя: П.В. Худяков и вакансия; главный инженер главка — А.К. Бакин;  
секретариат (13) (П.Н. Зиновьев);  
аппарат главного инженера (4);  
производственный отдел (20) (В.И. Рождественский);  
отдел связи (20) (А.Р. Стыллер);  
отдел механизации и монтажа (10) (Б.Г. Малинкин);  
автогужотдел (8) (А.Т. Раковщик);  
лесной отдел (5) (И.Ф. Ицков);  
контрольно-плановый отдел (10) (С.М. Паников);  
финансовый отдел (12) (Д.А. Штейнберг);  
центральная бухгалтерия (10) (Н.В. Савицкий);  
отдел кадров (7) (Н.С. Замотаев);  
АХО (14) (В.В. Бокша);  
сельхозотдел (7) (Я.П. Гординский);  
отдел материально-технического снабжения (20) (Г.Л. Гутман);  
отдел общего снабжения (15) (М.Я. Бергер);  
отдел эксплуатации железнодорожного транспорта (24) (М.И. Финарский);  
лагерный отдел (5) (вакансия).  
Всего по ГУЛЖДС 233 человека.

Приказом НКВД СССР № 5 от 4 января 1945 г. от должности заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД СССР был освобожден подполковник интендантской службы П.В. Худяков (в связи с откомандированием на должность заместителя начальника лаборатории № 2 Академии наук СССР).

Приказом МВД СССР № 905 от 27 июня 1946 г. бывший заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майор инженерно-технической службы В.И. Папировский был назначен начальником Управления материально-технического снабжения (УМТС) МВД СССР.

8 марта 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и его заместители И.А. Серов и В.В. Чернышов направили на имя Л.П. Берии письмо с предложением освободить Н.А. Френкеля от должности начальника ГУЛЖДС МВД СССР, а приказом МВД СССР № 525 от 28 апреля 1947 г. Н.А. Френкель был освобожден от этой должности по болезни. Тогда же новым начальником ГУЛЖДС был назначен бывший начальник Восточного управления строительства и лагерей БАМ МВД СССР генерал-майор И.Г. Петренко.

В письме МВД СССР в ЦК ВКП(б) тогда же сообщили, что Н.А. Френкель «был осужден на 10 лет за растрату и отбывал наказание в лагерях», что он был «освобожден от работы в числе работников неспособных, скомпрометировавших себя и не справляющихся со своими обязанностями». А приказом МВД СССР № 797 от 9 июня 1947 г. генерал-лейтенант Н.А. Френкель был уволен в отставку по состоянию здоровья и «за долгую и добросовестную службу в органах МВД» ему была объявлена благодарность, он был награжден именными часами и месячным окладом. Уже позже, в 1953 году после ареста Л.П. Берии, на одном из партсобраний по «делу Берии» было сказано: «Теперь понятно, почему так долго держался на-

чальник ГУЛЖДС Френкель, хотя на него мы очень много давали материалов, как о международном шпионе, но все было безрезультатно».

Приказом МВД СССР № 770 от 5 июня 1947 г. заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР был назначен бывший начальник лаборатории «В» 9-го управления МВД СССР генерал-майор Л. С. Буянов (в 1940—1944 годах он уже работал заместителем начальника ГУЛЖДС).

Приказом МВД СССР № 00916 от 28 августа 1947 г. были утверждены новые штаты ГУЛЖДС МВД СССР:

руководство (5 человек): начальник главного управления — 1 (генерал-полковник или генерал-лейтенант); заместители начальника главного управления — 3 (генерал-майор или полковник); главный инженер — 1 (генерал-майор инженерно-технической службы или инженер-полковник).

Приказом МВД СССР № 1271 от 23 сентября 1947 г. была объявлена штатная расстановка ГУЛЖДС МВД СССР:

начальник главного управления — генерал-майор И. Г. Петренко;

заместитель начальника главка — генерал-майор Л. С. Буянов;

заместитель начальника главка и заместитель начальника главка по кадрам — вакансии;

главный инженер — инженер-полковник А. К. Бакин;

секретариат (14 человек);

ХОЗО (18) (В. В. Бокша);

отдел кадров (9) (вакансия);

технический отдел (9) (В. А. Гранильщиков);

производственный отдел (22) (инженер-полковник В. И. Рождественский);

аппарат главного инженера (1);

отдел связи (15) (инженер-майор А. Р. Стыллер);

отдел механизации и оборудования (13) (инженер-майор Б. Г. Малинкин);

лесной отдел (6) (И. Ф. Ицков);

контрольно-плановый отдел (12) (подполковник интендантской службы С. М. Паников);

отделение нормирования труда и зарплаты (3);

отдел автогужевого транспорта (10) (инженер-подполковник А. Н. Пырков);

лагерное отделение (3) (вакансия);

сельскохозяйственное отделение (6) (капитан интендантской службы Я. П. Гордицкий);

финансовый отдел (13) (подполковник интендантской службы Д. А. Штейнберг);

главная бухгалтерия (12) (Н. В. Савицкий);

отдел железнодорожного транспорта (15) (инженер-подполковник М. И. Финарский);

отдел материально-технического снабжения (34) (майор интендантской службы М. Я. Бергер).

Всего по ГУЛЖДС 221 человек.

Приказом МВД СССР № 1465 от 28 октября 1947 г. заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам был назначен бывший заместитель начальника 3-го отдела Управления кадров МВД СССР М. И. Сазонов.

Приказом МВД СССР № 736 от 14 июня 1948 г. новым начальником Желдор-проекта ГУЛЖДС МВД СССР вместо генерал-майора инженерно-технической

службы А.Ф. Гвоздевского был назначен бывший главный инженер и заместитель Желдорпроекта инженер-полковник В.А. Червяков, а приказом МВД СССР № 994 от 5 августа 1948 г. новым начальником ГУЛЖДС МВД СССР вместо генерал-майора И.Г. Петренко был назначен бывший заместитель ГУЛЖДС и начальник Управления строительства № 505 МВД генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский (выдвижение Гвоздевского на должность начальника ГУЛЖДС было согласовано с Л.П. Берией). Приказом МВД СССР № 750 от 18 июня 1948 г. бывший начальник ГУЛЖДС МВД СССР И.Г. Петренко был назначен первым заместителем начальника Дальстроя МВД СССР. В декабре 1948 г. он был уже назначен начальником Дальстроя вместо генерал-лейтенанта И.Ф. Никишова, но в июле 1950 г. И.Г. Петренко серьезно заболел и 3 августа 1950 г. умер.

С приходом нового начальника приказом МВД СССР № 0029 от 15 января 1949 г. были утверждены новые штаты главка, а приказом начальника ГУЛЖДС МВД СССР № 003 от 31 января 1949 г. была утверждена штатная расстановка главного управления:

руководство (6 человек) — начальник главного управления (генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский), заместители начальника главка — 4 (генерал-майор Л.С. Буянов, подполковник М.И. Сазонов и две вакансии), главный инженер — 1 (инженер-полковник В.И. Рождественский);

секретариат (22) (А.П. Филатова-Петрова);

отдел кадров (11) (М.И. Сазонов);

лагерный отдел (14) (капитан интендантской службы И.М. Дементьев);

отдел подсобных предприятий (6) (инженер-майор Я.И. Вологдин);

автогужевой отдел (8) (инженер-подполковник А.Н. Пырклов);

производственно-технический отдел (27) (майор И.А. Санюкевич);

радиослужба (9) (техник-лейтенант Б.С. Манюк);

отдел механизации (11) (инженер-подполковник Б.Г. Малинкин);

отдел железнодорожного транспорта (12) (инженер-подполковник М.И. Финарский);

контрольно-плановый отдел (11) (подполковник интендантской службы С.М. Паников);

финансовый отдел (10) (А.Е. Мелков);

главная бухгалтерия (15) (капитан Н.В. Савицкий);

отдел материально-технического снабжения (27) (майор интендантской службы М.Я. Бергер).

Всего по ГУЛЖДС 211 человек.

Приказом МВД СССР № 70 от 19 января 1949 г. главным инженером ГУЛЖДС МВД СССР вместо инженер-полковника А.К. Бакина был назначен бывший начальник производственного отдела и заместитель главного инженера ГУЛЖДС инженер-полковник В.И. Рождественский.

Выступая на хозяйственном активе ГУЛЖДС МВД СССР 4 февраля 1949 г. новый начальник главного управления Ф.А. Гвоздевский представил собравшимся такие сведения: «ГУЛЖДС МВД СССР было организовано в январе 1940 г. на базе Управления железнодорожного строительства на Дальнем Востоке и Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД.

Силами этих двух организаций органы ОГПУ-НКВД-МВД начали заниматься строительством железных дорог с 1932 г., сначала на Дальнем Востоке, а потом

в Карелии, Коми АССР, наконец, в центральных районах — на Волге и на крайнем юге.

За 16 лет деятельности построены 33 отдельные железнодорожные линии общей протяженностью 11 621 километр, включая вторые и станционные пути.<...>

Кроме железнодорожного строительства по заданиям Правительства и Министра ГУЛЖДС за время с 1940 г. построило ряд самых разнообразных объектов, имеющих большое оборонное и экономическое значение (нефтепроводы, угольные разрезы, шоссейные дороги, аэродромы, заводы, морские порты и пр.).

С 1940 по 1948 год включительно стоимость работ, выполненных ГУЛЖДС, составила свыше 10 миллиардов рублей в ценах 1945 года».

Выступая на этом же активе, заместитель министра внутренних дел СССР В.В. Чернышов так представил работу МВД СССР в целом и работу ГУЛЖДС в частности: «Министерство внутренних дел — это такое своеобразное министерство, которое по своему названию, казалось бы, должно было бы быть глубоко административным учреждением, ведающим охраной границ, милицией, ЗАГСом и тому подобными вещами, а практически в связи с наличием большого количества специальных контингентов в распоряжении МВД это министерство представляет из себя наряду с огромным административным аппаратом, ведающим почти всеми делами населения, начиная с момента рождения и до похорон, в связи с наличием большого количества рабочей силы это министерство превратилось за последние годы в огромный народно-хозяйственный организм.

Мы за 1948 год выполнили план производства работ, приблизительно равный по количеству и по объему двум крупным промышленным министерствам. Нет другого такого министерства, с программой которого можно было бы сравнить программу нашего министерства. Мы за последний год выполнили по товарной продукции больше 10 миллиардов рублей. Сегодня только объединенное Министерство металлургии, может быть, может дать такую программу товарной продукции. Мы выполнили почти на 3,5 млрд. рублей капитальных работ, а если учесть работы Главпромстроя, то это будет значительно больше. Вместе с Главпромстроем это больше, чем одно из крупных строительных министерств Внтяжстроя. Таким образом, мы представляем из себя, если можно так выразиться, наряду с административным министерством, два промышленно-производственных министерства плюс одно крупное строительное министерство.

Как правило, нашему министерству дают работы по капитальному строительству и по основному производству наиболее трудные, наиболее тяжелые по территориальному размещению, производственным условиям, то есть такие работы, которые другими министерствами вряд ли могли бы быть выполнены.

Если вы посмотрите на нашу производственную деятельность, то она начинается и кончается где-то на востоке, на севере в виде Дальстроя, Норильского комбината, Печорского угольного бассейна, в виде лесных лагерей, которые обращены своей работой к северо-восточным частям Советского Союза.

Если вы посмотрите, какие поручения даются министерству в вопросах капитального строительства, то это не только ГУЛЖДС. Это также работа золотой

промышленности, это тот же Дальстрой, тот же Норильск, работа по строительству отдаленных, пионерных в тяжелых таежных северных условиях железных дорог и т.д.

Мы должны понять, что ГУЛЖДС работает, как правило, по-особому. Если вы вспомните любую из наших строек, которые мы начинали или еще не закончили и продолжаем, все эти стройки не только пионерные, как их называют, но эти стройки обычно и скоростные.

Нет еще никаких проектов, а мы уже укладываем рельсы. И сейчас по 501 стройке решение вышло только 3 дня тому назад, а укладка в приказе Министра уже записывается в 1949 году первых 50 километров там, где Татаринцев еще не ходит. Никакая другая организация не взялась бы за такое строительство.

Задачи 1949 года, стоящие перед ГУЛЖДС, огромные. Это почти миллиард рублей, о чем здесь говорил т. Гвоздецкий. Это 890 миллионов рублей основной план. Это 100 миллионов, которые были даны дополнительно.

Я знаю много министерств. 80% промышленных министерств не имеют такого плана капитальных работ, которые выполняет ГУЛЖДС. Министерство промышленного машиностроения и приборостроения имеет план 110 млн. Министерство лесной промышленности (Орлов) имеет 600 млн, из них — 300 млн на приобретения. Нет такого министерства, кроме собственно строительных. Министерство машиностроения выполняет работы на 1,5 миллиарда, но в других министерствах такого плана нет.

ГУЛЖДС руководит и обеспечивает работу нескольких сот тысяч человек».

Приказом МВД СССР № 371 от 29 марта 1949 г. бывший заместитель начальника Отдела железнодорожного транспорта ГУЛЖДС инженер-капитан А.А. Смольянинов был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР, приказом МВД СССР № 669 от 26 мая 1949 г. бывший заместитель начальника Желдорпроекта ГУЛЖДС по административно-хозяйственной части инженер-капитан М.И. Хомчик был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР, а приказом МВД СССР № 863 от 9 июля 1949 г. бывший заместитель начальника ГУЛЖДС генерал-майор Л.С. Буянов был назначен первым заместителем начальника этого же главка.

Приказом МВД СССР № 0773 от 9 ноября 1949 г. «В целях направления внимания московской оперативной группы Главгидроволгодонстроя МВД СССР на обеспечение работ по строительству Волго-Донского водного пути, Волго-Балтийского водного пути и строительства Куйбышевской гидроэлектростанции» строительство московской Северной водопроводной станции и Курьяновской станции аэрации были возложены на ГУЛЖДС МВД СССР с увеличением штата ГУЛЖДС на 5 человек за счет сокращения штатной численности Главгидроволгодонстроя МВД СССР.

Приказом МВД СССР № 120 от 3 февраля 1950 г. бывший заместитель начальника ГУШОСДОР МВД СССР по кадрам подполковник С.Г. Серебряков был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам, а подполковник М.И. Сазонов освобожден от этой должности.

Приказом МВД СССР № 0029 от 18 января 1951 г. для строительства и эксплуатации оловянных и вольфрамовых предприятий, входящих в состав Советско-Монгольского акционерного общества «Совмонголметалл», в составе строительства № 505 ГУЛЖДС МВД СССР был организован горнообогатительный

комбинат № 505. Начальником УИТЛ и строительства № 505 МВД и начальником управления горнообогатительного комбината № 505 был назначен Л.С. Буянов (с оставлением в должности заместителя начальника ГУЛЖДС МВД СССР).

Приказом МВД СССР № 538 от 30 апреля 1951 г. бывший главный инженер и заместитель начальника Нижне-Амурского ИТЛ МВД инженер-подполковник А.П. Замахаев был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР. Этим же приказом еще одним заместителем начальника ГУЛЖДС был назначен начальник лагерного отдела ГУЛЖДС МВД СССР капитан интендантской службы И.М. Дементьев.

Приказом МВД СССР № 1097 от 21 августа 1951 г. новым начальником ГУЛЖДС МВД СССР был назначен бывший заместитель начальника этого же главка инженер-подполковник А.А. Смольянинов. Этим же приказом МВД СССР бывший начальник ГУЛЖДС Ф.А. Гвоздевский был назначен первым заместителем начальника Главпромстроя МВД СССР. В ноябре 1951 г. Ф.А. Гвоздевский был назначен начальником Главпромстроя МВД СССР.

Приказом МВД СССР № 1386 от 15 октября 1951 г. Л.С. Буянов был освобожден от должности первого заместителя начальника ГУЛЖДС МВД СССР в связи с переходом на другую работу. Этим же приказом новым первым заместителем начальника ГУЛЖДС был назначен бывший заместитель начальника ГУЛЖДС по кадрам полковник С.Г. Серебряков.

Постановлением Совета Министров СССР № 1238-624сс от 17 апреля 1951 г. было предписано в системе ГУЛЖДС МВД СССР организовать железнодорожные военно-строительные части. Для руководства этими частями приказом МВД СССР № 00823 от 29 ноября 1951 г. было создано управление военно-строительных частей (УВСЧ) ГУЛЖДС МВД СССР. Приказом МВД СССР № 1560 от 19 ноября 1951 г. начальником Управления железнодорожных военно-строительных частей ГУЛЖДС МВД СССР был назначен бывший командир 55 дивизии войск МВД СССР по охране особо важных объектов промышленности и железных дорог полковник В.С. Белобородов.

По состоянию на 26 марта 1953 г. военно-строительные части обслуживали следующие стройки ГУЛЖДС: № 6, 508, 509, 510 и 511. По штатам ВСЧ числилось: офицеров — 3641, по спискам значилось — 3111 человек; сержантов — 7135/5640; солдат — 48 071/49 169. Всего по штатам числилось — 58 847 человек, по спискам числилось — 57 920 человек.

Приказом МВД СССР № 00823 от 29 ноября 1951 г. отдел материально-технического снабжения ГУЛЖДС был реорганизован в управление материально-технического снабжения, а начальник УМТС получил статус заместителя начальника ГУЛЖДС.

Приказом МВД СССР № 100 от 25 января 1952 г. бывший заместитель начальника 7-го отдела Управления кадров МВД СССР майор А.Ф. Микишев был назначен заместителем начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам. В акте приема — передачи дел отдела кадров ГУЛЖДС от 6 февраля 1952 г. (сдал дела С.Г. Серебряков, принял — А.Ф. Микишев) было записано: общая штатная положенность центрального аппарата ГУЛЖДС по состоянию на 28 января 1952 г. — 324 человека, укомплектовано — 255, некомплект — 69 человек.

Из фактического наличия работников центрального аппарата главка 121 должность укомплектована офицерами и 134 — вольнонаемными.



Из 255 человек членов и кандидатов ВКП(б) — 146 человек, комсомольцев — 15, беспартийных — 104 человека.

По образованию: с высшим — 88 человек, с незаконченным высшим — 13, со средним — 98, с незаконченным средним — 38, с начальным — 18 человек.

Приказом МВД СССР № 00465 от 31 мая 1952 г. были объявлены новые штаты ГУЛЖДС МВД СССР, а приказом ГУЛЖДС МВД СССР № 0010 от 24 июня 1952 г. была объявлена штатная расстановка личного состава ГУЛЖДС:

руководство (9 человек) — начальник главного управления (инженер-полковник А.А. Смольянинов); заместители начальника главка — 4 (полковник С.Г. Серебряков, подполковник А.Ф. Микишев, инженер-подполковник М.И. Хомчик, инженер-полковник А.П. Замахаев); помощник начальника главного управления — 1 (полковник интендантской службы С.И. Зенченко); главный инженер — 1 (инженер-полковник В.И. Рождественский); заместитель главного инженера — 1 (инженер-подполковник Б.Н. Флоров); главный геолог — 1 (инженер-майор К.С. Поляков);

секретный отдел (7) (капитан административной службы К.И. Носов);

секретариат (10) (вакансия);

машбюро (7);

группа контроля (3);

технический отдел (12) (инженер-майор М.П. Иванов);

производственный отдел (28) (подполковник И.А. Санюкевич);

отдел промышленного строительства (10) (инженер-подполковник В.Н. Иваненков);

отдел подсобных предприятий (12) (инженер-подполковник Я.И. Вологдин);

отдел главного механика (16) (инженер-подполковник А.Н. Пырков);

отдел железнодорожного транспорта (12) (подполковник Д.П. Латушкин);

автомобильный отдел (8) (инженер-капитан С.Л. Романович);

плановый отдел (10) (инженер-майор М.А. Пашацкий);

финансовый отдел (10) (капитан интендантской службы А.Е. Мелков);

отдел нормирования труда и зарплаты и рабочих кадров (10) (подполковник интендантской службы С.М. Паников);

главная бухгалтерия (19) (майор интендантской службы В.Т. Климов);

отдел кадров (17) (подполковник А.Ф. Микишев);

лагерный отдел (16) (майор И.М. Дементьев);

сельскохозяйственная и гужветинспекция (4) (капитан интендантской службы И.В. Сорокин);

пожарная инспекция (4) (майор административной службы М.М. Иванов);

штаб МПВО (1) (инженер-подполковник Д.К. Норинский);

ХОЗО (10) (майор интендантской службы И.Н. Чуханов);

управление железнодорожных военно-строительных частей (31) (полковник В.С. Белобородов);

управление материально-технического снабжения (36) (инженер-подполковник Б.Г. Малинкин, он же заместитель начальника ГУЛЖДС по снабжению).

Всего по ГУЛЖДС 304 человека.

Приказом МВД СССР № 073 от 17 января 1953 г. «О строительстве железной дороги Улан-Батор — Монголо-Китайская граница в районе Дзамын-Удэ» было объявлено постановление Совета Министров СССР № 22-12с от 5 января 1953 г.:

военное министерство СССР обязано призвать на действительную военную службу 15 000 граждан призывного возраста, а также 1500 офицеров запаса по преимуществу строительных специальностей и направить их в МВД СССР для прохождения службы на строительстве железной дороги Улан-Батор — Монголо-Китайская граница в районе Дзамын-Удэ.

МВД СССР обязано сформировать в составе строительства № 505 из указанных контингентов отдельную железнодорожную военно-строительную дивизию.

Приказом МВД СССР № 0071 от 17 февраля 1953 г. было объявлено, что на основании постановления Совета Министров СССР № 4761-1888сс от 11 ноября 1952 г. в состав военно-строительных частей МВД СССР приняты части железнодорожных войск Советской Армии.

Принятые части с 18 декабря 1952 г. было приказано зачислить в состав железнодорожных военно-строительных частей ГУЛЖДС МВД СССР и сформировать из них в составе строительства № 6 отдельную железнодорожную военно-строительную бригаду. Формирование закончить к 1 апреля 1953 г. Сформированную бригаду именовать: 14-я отдельная железнодорожная военно-строительная бригада МВД СССР. Условный номер — в/ч 0495.

С 31 июля 1941 г. по 10 февраля 1951 г. работу ГУЛЖДС курировал заместитель наркома — министр внутренних дел СССР В.В. Чернышов, с 10 февраля 1951 г. — министр внутренних дел СССР С.Н. Крутлов, с 26 июня 1952 г. до 5 марта 1953 г. — заместитель министра внутренних дел СССР Н.К. Богданов.

Приказом МВД СССР № 0093 от 28 февраля 1953 г. была объявлена дислокация ИТЛ ГУЛЖДС МВД СССР:

1. Ангарлаг (р.п. Заярск Иркутской области);
2. Марковлаг (станция Долгопрудная Ярославской ж.д.);
3. Нижнеамурлаг (г. Комсомольск-на-Амуре Хабаровского края);
4. Печорлаг (станция Печора Печорской ж.д.);
5. ИТЛ строительства № 6 ГУЛЖДС (поселок Лазарево Нижне-Амурской области Хабаровского края);
6. ИТЛ строительства № 501 (г. Салехард Тюменской области);
7. ИТЛ строительства № 505 (станция Наушки Восточно-Сибирской ж.д.);
8. ИТЛ строительства № 506 (поселок Тымовск Сахалинской области);
9. ИТЛ строительства № 507 (поселок Де-Кастри Нижне-Амурской области);
10. ИТЛ строительства № 508 (г. Советская Гавань Хабаровского края);
11. ИТЛ строительства № 509 (г. Кировск Мурманской области);
12. ИТЛ строительства № 510 (г. Архангельск);
13. ИТЛ строительства № 511 (поселок Мурмаши Кольского района Мурманской области);
14. ИТЛ строительства № 513 (село Чугуевка Приморского края).

После смерти И.В. Сталина постановлением СМ СССР № 895-383сс от 25 марта 1953 г. «Об изменении строительной программы 1953 года» было прекращено строительство следующих железных дорог как «не вызывавшихся неотложными нуждами народного хозяйства»:

- железная дорога Чум — Салехард — Игарка, судоремонтные мастерские, порт и поселок в районе Игарки;
- железная дорога Комсомольск — Победино;
- тоннельный переход под Татарским проливом;

железная дорога Апатиты — Кейва — Поной;  
железная дорога Варфоломеевка — Чугуевка — бухта Ольга;  
железная дорога Чугуевка — Сергеевка;  
железная дорога Архангельск — Ручьи — Мезень;  
железная дорога Красноярск — Енисейск;  
железная дорога Петропавловск-на-Камчатке — Усть-Большерецк.

Постановлением СМ СССР № 832-370сс от 18 марта 1953 г. «О передаче из МВД СССР производственно-хозяйственных и строительных организаций» ГУЛЖДС из МВД СССР было передано в МПС СССР.

Акт приема-передачи ГУЛЖДС с его подразделениями от МВД СССР в МПС СССР подписали: 27 марта 1953 г. заместитель министра внутренних дел СССР С.Н. Круглов и 30 апреля 1953 г. министр путей сообщения СССР Б.П. Бешев. В разделе «Краткая характеристика объектов строительства, выполняемых ГУЛЖДС» было записано:

1. Железная дорога Апатиты — Кейва — Поной с ветвями к бухте Иоканьга и Умбо-озеро — Лесное.

Строительство осуществляется на основании постановлений Совета Министров СССР от 15 августа 1951 г. № 2980-1400сс и от 8 октября 1951 г. № 3867-1769сс.

Срок открытия движения поездов по железной дороге Апатиты — Кейва — Поной с пропускной способностью на 6 пар поездов в сутки установлен 4 квартал 1954 года и на 12 пар поездов в сутки — 1955 год. Срок движения поездов по ветке к бухте Иоканьга — 1956 год. Срок постройки железной дороги Умбо-озеро — Лесное — 1954—1956 гг. Работы по строительству возложены на Управление строительства № 509. Ориентировочная стоимость строительства определяется: ж.-д. линии Апатиты — Кейва — Поной с веткой к бухте Иоканьга — 904 млн рублей, Умбо-озеро — Лесное — 270 млн рублей. Протяженность ж.-д. линии Апатиты — Кейва — Поной с веткой к бухте Иоканьга составляет ориентировочно 458 км, в том числе ветка к бухте Иоканьга — 70 км. Протяженность железной дороги Умбо-озеро — Лесное 110 км. На 1 января 1953 года из 458 км по проекту уложено 39,5 км главного пути. Всего на 1 января 1953 года освоено капиталовложений в размере 109,5 млн рублей.

2. Железная дорога Кица — Печенга — Лиинахамари.

Строительство осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 17 апреля 1951 года № 1238-624сс. Срок открытия движения на 6 пар поездов в сутки установлен 4 квартал 1953 года. Полное окончание строительства на 12 пар поездов в сутки — 1955 год. Работы по строительству возложены на Управление строительства № 511. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 415 млн рублей. Протяженность железной дороги Кица — Печенга — Лиинахамари с двумя специальными ветками составляет 179 км. По состоянию на 1 января 1953 года из 179 км по проекту уложено 42,5 км. На 1 января 1953 года освоено капиталовложений в размере 146,3 млн рублей.

3. Железная дорога Архангельск — Ручьи — Мезень с подъездными путями к двум объектам в районе Инцы и Ручьи.

Строительство осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 8 октября 1951 года № 3867-1769сс на пропускную способность 12 пар поездов в сутки с паромной переправой в районе г. Архангельска. Срок открытия движения поездов на 6 пар поездов в сутки установлен 4 квартал 1955 года. Подъездные

пути к двум объектам в районе Инцы — Ручьи должны быть построены в 1954—1955 гг. Работы по строительству возложены на Управление строительства № 510. Ориентировочная стоимость строительства определяется в сумме 1000 млн рублей. Протяженность железной дороги Архангельск — Ручьи — Мезень с подъездными путями составляет около 400 км. На 1 января 1953 года из 400 км по проекту уложено 20,3 км. Всего на 1 января 1953 года освоено капиталовложений в размере 77,7 млн рублей.

#### 4. Железная дорога Комсомольск — Мыс Лазарева.

Строительство железной дороги Комсомольск — Мыс Лазарева осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 5 мая 1950 года № 1795-702сс. Железная дорога Комсомольск — Мыс Лазарева является частью железнодорожной линии Комсомольск — Победино. Срок открытия временного движения на 9 пар поездов в сутки установлен в 1953 году. Полное окончание строительства на 24 пары поездов в сутки в 1955 году. Работы по строительству железной дороги Комсомольск — Мыс Лазарева возложены на Нижнеамурстрой. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 918 млн рублей. Протяженность железной дороги Комсомольск — Мыс Лазарева составляет 457 км. По состоянию на 1 января 1953 года из 451 км по проекту уложено 150 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 249,4 млн рублей.

#### 5. Железнодорожная паромная переправа через Татарский пролив.

Строительство железнодорожной паромной переправы через Татарский пролив с железнодорожными подходами, как составная часть железнодорожной линии Комсомольск — Победино, осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР № 1795-702сс от 5 мая 1950 года. Срок открытия временной эксплуатации на 9 пар поездов в сутки установлен 4 квартал 1953 года. Сдача в постоянную эксплуатацию с пропускной способностью на 12 пар поездов в сутки летом и 9 пар поездов зимой (при работе 2-х морских паромов ледокольного типа и весе поездов 1500 тонн) в 1955 году. Работы по строительству возложены на Управление строительства № 507. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 526,75 млн рублей (без стоимости паромов). На 1 января 1953 года освоено капвложений на сумму 121,3 млн рублей.

#### 6. Тоннель под Татарским проливом на железнодорожной линии Комсомольск — Победино.

Строительство тоннеля под Татарским проливом осуществляется в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1795-702сс от 5 мая 1950 года. Срок ввода в эксплуатацию тоннеля установлен в 1955 году. Работы по строительству тоннеля возложены на Управление строительства № 6. Длина тоннеля — 12,9 км. Сметная стоимость строительства тоннеля определена в сумме 2830 млн рублей и в марте 1953 года представлена на утверждение в Совет Министров СССР. По состоянию на 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 465,5 млн рублей.

Построено: жилой городок, морской порт, необходимые складские здания и сооружения, подъездные пути и автодороги и широким фронтом ведутся работы по отсыпке островков и подходных дамб в шпунтовом ограждении.

Для обеспечения строительства тоннеля электроэнергией на озере Кизи строится паротурбинная электростанция закрытого типа на 24 тыс. киловатт.

Сметная стоимость строительства электростанции утверждена в сумме 190 млн рублей. По состоянию на 1 января 1953 года по строительству электростанции освоено капвложений в сумме 16,4 млн рублей. Срок ввода в действие первой очереди электростанции на 12 тыс. киловатт установлен в первом квартале 1954 года.

#### 7. Железная дорога Погиби — Победино.

Строительство железной дороги Погиби — Победино, как составной части железнодорожной линии Комсомольск — Победино, осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР № 1795-702сс от 5 мая 1950 года. Срок открытия движения на 9 пар поездов в сутки установлен 4 квартал 1953 года и на 24 пары поездов — в 1955 году. Работа по строительству возложена на Управление строительства № 508. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 723,78 млн рублей. Протяженность железной дороги составляет 327 км. На 1 января 1953 года из 324,6 км по проекту уложено 80 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений на сумму 225 млн рублей.

#### 8. Железная дорога Чум — Салехард — Игарка с паромной переправой через реку Обь и Енисей.

Строительство осуществляется на основании постановлений Совета Министров СССР от 20 апреля 1947 года № 1255-331сс и от 29 января 1949 года № 384-135сс. Срок открытия движения поездов установлен 4 квартал 1952 года, а сдача в постоянную эксплуатацию с пропускной способностью на 6 пар поездов в сутки в 3 квартале 1955 года. Работы по строительству железной дороги возложены на Управление строительства № 501. Ориентировочная стоимость строительства определена в 6508 млн рублей. Протяженность железнодорожной линии Чум — Салехард — Игарка составляет 1480,4 км. На 1 января 1953 года из 1470 км по проекту уложено 887 км главного пути. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 3623,9 млн рублей.

Рабочее движение поездов со стороны станции Чум (примыкание к Печорской ж.д.) на 1 января 1953 года осуществляется на протяжении 620 км с временной паромной переправой через реку Обь в навигационный период года и ледовой переправой через эту реку в зимний период. Остальные 267 км железнодорожного пути уложены тремя участками от р. Таз до г. Игарки, на одном из которых (переход р. Турухан, переход р. Енисей) протяжением 135 км также открыто рабочее движение поездов.

Резкое сокращение капиталовложений в 1953 году на строительство ж.-д. линии Чум — Салехард — Игарка при невозможности вывоза значительной части имеющихся на строительстве ресурсов фактически привело к консервации участка от Пура до Игарки протяженностью 584 км.

#### 9. Морской порт, судоремонтные мастерские и жилой поселок в районе г. Игарка.

Строительство осуществляется на основании постановлений Совета Министров СССР от 29 января 1949 года № 384-135сс и 24 мая 1951 года № 1757-848с. Окончание 1-й очереди строительства порта в составе 6 причалов из 11 по проекту и 50% мощности судоремонтных мастерских установлено в 1953 году, а всего комплекса сооружений на полную мощность — в 1955 году. Работы по строительству порта, судоремонтных мастерских и поселка возложены на Управление строительства № 501. Ориентировочная стоимость строительства

определяется в 693,5 млн рублей. На 1 января 1953 года освоено капвложений 95,2 млн рублей.

10. Вторые пути Печорской железнодорожной магистрали на участке Вельск — Воркута.

Строительство вторых путей Печорской ж.д. осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 14 июля 1950 года № 2960-1184с, которым установлены сроки сдачи в эксплуатацию: в 1951 году — 260 км, в 1952 году — 400 км, в 1953 году — 380 км, в 1954 году — 250 км, в 1955 году — 152 км. Полное окончание строительства на 51 пару поездов в сутки в 1955 году. Работы по строительству вторых путей Печорской ж.д. возложены на Управление Печорстроя. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 2075 млн рублей. Протяженность вторых путей Печорской ж.д. составляет 1430 км. На 1 января 1953 года из 1375 км по проекту уложено 154,41 км главного пути. Всего на 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 167,9 млн рублей.

11. Строительство железнодорожной ветки Хановой — Мульда — Шахта № 7 (Аяч-Яга).

Строительство железнодорожной ветки Хановой — Мульда — Шахта № 7 осуществляется на основании приказов МВД СССР от 28 сентября 1946 года № 0314 и от 24 июня 1950 года № 442. Срок открытия временной эксплуатации установлен в декабре месяце 1950 года. Работы по строительству возложены на Управление Печорского строительства ГУЛЖДС. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 159,7 млн рублей. Протяженность ж.-д. ветки Хановой — Мульда — Шахта № 7 составляет 57 км. На 1 января 1953 года из 53 км по проекту уложено 52 км. Всего на 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 107,8 млн рублей. Железнодорожная линия Хановой — Шахта № 7 введена во временную эксплуатацию в 4 квартале 1950 года.

12. Станция Мульда-Промышленная.

Строительство станции Мульда-Промышленная осуществляется на основании решения Коллегии МВД СССР № 300 от 16 марта 1951 года. Окончание строительства установлено в 1951 году. Работы по строительству ж.-д. ветки возложены на Управление Печорстроя. Проектное задание утверждено МВД СССР 15 мая 1947 года. Сметная стоимость строительства определена в 39,1 млн рублей. На 1 января 1953 года из 12,4 км по проекту уложено 1,1 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 5,9 млн рублей.

13. Железная дорога Тайшет — Братск.

Строительство железнодорожной ветки Тайшет — Братск осуществляется на основании постановлений Совета Министров СССР от 1 апреля 1947 года № 799-253сс и от 4 сентября 1947 года № 3134-1024сс. Срок открытия движения поездов с пропускной способностью на 6 пар поездов в сутки установлен во 2 квартале 1948 года. Срок сдачи в постоянную эксплуатацию — во 2 квартале 1950 года. Фактически указанная линия находится во временной эксплуатации с 4 квартала 1947 года. Работы по строительству линии выполняются Ангарстроем. Сметная стоимость строительства составляет 701,1 млн рублей, в том числе по узлу Тайшет — 49,2 млн рублей. Протяженность ж.-д. линии Тайшет — Братск составляет 310,9 км. На 1 января 1953 года из 310,9 км по проекту уложено 310,9 км главного пути; из 56,5 км станционных путей по проекту уложено 33,2 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 522,7 млн рублей.

#### 14. Железная дорога Братск — Усть-Кут.

Строительство ж.-д. линии Братск — Усть-Кут осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 1 апреля 1947 года № 799-253сс. Срок открытия движения поездов по железной дороге Братск — Усть-Кут с пропускной способностью на 6 пар поездов в сутки установлен в 1 квартале 1951 года. Срок сдачи в постоянную эксплуатацию в 4 квартале 1952 года. Фактически указанная линия находится во временной эксплуатации с 25 ноября 1950 года. Работы по строительству линии выполняются Ангарстроем. Сметная стоимость строительства ж.-д. линии Братск — Усть-Кут составляет 1003,4 млн рублей. Протяженность ж.-д. линии Братск — Усть-Кут составляет 379 км. На 1 января 1953 года из 378,7 км по проекту уложено 375,3 км; из 58,9 км станционных путей по проекту уложено 39 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 684,8 млн рублей.

#### 15. Верфь металлического судостроения на реке Лене в районе Осетрово.

Строительство верфи осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 4 декабря 1950 года № 4808-2090с. Срок строительства Осетровской верфи металлического судостроения (первой очереди) на годовую программу по выпуску буксирных судов общей мощностью 4800 л.с. и металлических сухогрузных барж общей грузоподъемностью 30 тыс. тонн установлен в 1952—1954 гг. Работы по строительству верфи выполняются Ангарстроем. Сметная стоимость строительства первой очереди составляет 95,8 млн рублей, полная сметная стоимость — 141,5 млн рублей. Всего освоено капвложений в размере 2,8 млн рублей.

#### 16. Железная дорога Варфоломеевка — Чугуевка — бухта Ольга и Чугуевка — Сергеевка.

Строительство железной дороги осуществляется на основании постановления Совета Министров СССР от 10 июля 1952 года № 3200-1221с. Срок открытия движения поездов на всем протяжении с пропускной способностью на 6 пар поездов в сутки установлен в 1955 году. Полное окончание строительства и сдача в постоянную эксплуатацию в 1956 году. Работы по строительству возложены на организованное в конце 1952 года Управление строительства № 513. С разворотом работ по строительству железной дороги Чугуевка — Сергеевка в 1954 году должно быть организовано по указанному постановлению Управление строительства № 514. Ориентировочная стоимость строительства железной дороги: Варфоломеевка — Чугуевка — бухта Ольга определена в 980 млн рублей; Чугуевка — Сергеевка — 650 млн рублей. Протяженность железной дороги: Варфоломеевка — Чугуевка — бухта Ольга ориентировочно составит 280 км и Чугуевка — Сергеевка — 155 км. На 1 января 1953 года освоено капвложений 9,4 млн рублей.

#### 17. Железная дорога Ургал — Комсомольск.

Строительство железной дороги Ургал — Комсомольск осуществляется на основании постановлений СНК СССР № 1402-317с от 17 августа 1937 года и СМ СССР от 1 апреля 1947 года № 799-258сс. Срок открытия временного движения на 6 пар поездов в сутки установлен во 2 квартале 1950 года. Полное окончание строительства на 6 пар поездов в сутки и сдача в постоянную эксплуатацию во 2 квартале 1952 года. Работы по строительству возложены на Нижнеамурстрой. Сметная стоимость строительства утверждена в сумме 1480,4 млн рублей. Протяженность железной дороги составляет 508 км. На 1 января 1953 года из 508 км по проекту уложено 200 км главного пути. На 1 января 1953 года освоено капвложений в размере 787,8 млн рублей.

В связи с прекращением отпуска средств на строительство этой линии все строительные работы прекращены и ресурсы выведены на другие стройки. Официального постановления о переводе строительства ж.-д. линии Ургал — Комсомольск на консервацию нет. В пятилетний план строительства железных дорог эта линия не включена.

#### 18. Железная дорога Известковая — Ургал.

Строительство железной дороги Известковая — Ургал осуществляется на основании постановлений СНК СССР № 1402-317с от 17 августа 1937 года и СМ СССР от 1 апреля 1947 года 799-253сс. Протяженность ж.д. Известковая — Ургал составляет 339,5 км. Железная дорога Известковая — Ургал сдана в постоянную эксплуатацию МПС 1 июля 1951 года. Сметная стоимость доделочных работ по акту Правительственной комиссии утверждена в сумме 72,6 млн рублей. Работы по достройке железной дороги Известковая — Ургал поручены Нижнеамурстрою. На 1 января 1953 года выполнено работ на сумму 33,9 млн рублей.

#### 19. Комсомольский железнодорожный узел.

Строительство Комсомольского узла осуществляется на основании постановлений СНК СССР № 1402-317с от 17 августа 1937 года и СМ СССР № 799-258сс от 1 апреля 1947 года. Работы по строительству узла возложены на Нижнеамурстрой. Сметная стоимость Комсомольского ж.-д. узла установлена в сумме 141,6 млн рублей. На 1 января 1953 года освоено капложений на сумму 55,8 млн рублей.

#### 20. Нефтепровод Софийское — Комсомольск-на-Амуре.

Строительство нефтепровода Софийское — Комсомольск осуществляется на основании постановлений СМ СССР от 31 октября 1949 года № 4972-1906с и от 14 марта 1952 года № 1319-443с. Срок ввода в эксплуатацию установлен 1 июля 1952 года. Работы по строительству нефтепровода возложены на Управление Нижнеамурского строительства. Протяженность нефтепровода — 248,5 км. В августе 1952 года нефтепровод Софийское — Комсомольск-на-Амуре сдан в постоянную эксплуатацию Министерству нефтяной промышленности СССР. Сметная стоимость строительства с учетом дополнительных работ, предусмотренных правительственной комиссией по приемке в эксплуатацию нефтепровода, составляет 235,7 млн рублей. Остаток сметного лимита капиталовложений на 1 января 1953 года составляет 9,75 млн рублей.

#### 21. Северная водопроводная станция в Москве.

Строительство Северной водопроводной станции осуществляется на основании постановлений СМ СССР от 20 октября 1947 года № 3612 и от 1 февраля 1952 года № 600-196с. Ввод в эксплуатацию первой очереди Северной водопроводной станции мощностью на 24 миллиона ведер воды в сутки установлен в 1952 году и на полную мощность (48 миллионов ведер воды в сутки) в 1954 году. Работы по строительству Северной водопроводной станции возложены на Управление строительства Севводстрой. Сметная стоимость строительства Северной водопроводной станции утверждена в сумме 598,5 млн рублей, в том числе первой очереди — 401,3 млн рублей.

Первая очередь строительства Северной водопроводной станции мощностью 24 миллиона ведер воды в сутки введена в эксплуатацию в 1952 году. На 1 января 1953 года освоено капложений в сумме 329,4 млн рублей.

#### 22. Жилой 8-ми этажный дом на 1-й Мещанской улице № 116-126 в г. Москве.

Строительство дома осуществляется на основании постановления СМ СССР № 5000-2170сс от 31 декабря 1950 года. Сроки ввода установлены: 1-й очереди —



2598 кв. метров в 1953 году; 2-й очереди — 2188 кв. метров в 1954 году. Строительство жилого дома выполняется Стройконторой ГУЛЖДС в г. Москве. Количество квартир — 121. Сметная стоимость строительства дома — 10 969 тыс. рублей. Освоено на 1 января 1953 года — 1777,4 тыс. рублей.

23. Железнодорожная ветка Совгавань — Сортировочная — бухта Северная.

Строительство осуществляется на основании постановления СМ СССР № 1476-582сс от 14 апреля 1949 года. Срок сдачи ветки в постоянную эксплуатацию установлен в 1950 году. Строительство ж.-д. ветки поручено Управлению строительства № 508. Сметная стоимость строительства ветки утверждена в сумме 23,24 млн рублей. На 1 января 1953 года выполнено работ на сумму 19,3 млн рублей. Железнодорожная ветка Совгавань — Сортировочная — бухта Северная подготовлена и предъявлена к сдаче в постоянную эксплуатацию Дальне-Восточной железной дороге.

24. Железнодорожная ветка Совгавань — Сортировочная — бухта Эгте.

Строительство осуществляется в соответствии с постановлением СМ СССР № 4248-1910сс от 11 октября 1950 года. Срок открытия рабочего движения по ж.-д. ветке установлен в первом квартале 1952 года. Сметная стоимость строительства утверждена распоряжением СМ СССР № 20196рс от 24 октября 1951 года в сумме 51,3 млн рублей.

В процессе строительства оказалось, что фактически выполненные объемы работ по переходам через бухты значительно превысили сметные объемы и для полного окончания ветки необходимо увеличение сметного лимита на сумму около 20 млн рублей, о чем возбуждено ходатайство перед Советом Министров СССР. На 1 января 1953 года выполнено работ на сумму 54,1 млн рублей. Строительство ветки поручено Управлению строительства № 508. Протяженность ветки — 25,7 км. Рабочее движение открыто во 2-м квартале 1952 года.

#### По договорным объектам

1. Железная дорога Улан-Батор — Китайская граница в районе Дзамын-Удэ.

Строительство железной дороги Улан-Батор — Дзамын-Удэ осуществляется на основании постановлений СМ СССР от 13 сентября 1952 года № 4196-1650с и от 5 января 1953 года № 22-12с. Срок открытия движения поездов с пропускной способностью на 12 пар поездов в сутки установлен в 1955 году. Работы по строительству выполняются Управлением строительства № 505. Протяженность ж.-д. линии Улан-Батор — Дзамын-Удэ ориентировочно составляет 750 км. Работы по строительству начаты в 1953 году. Строительство производится по договору с советско-монгольским обществом «Улан-Баторская железная дорога».

2. Нефтеперерабатывающий завод в Дзун-Баине (МНР).

Строительство осуществляется на основании постановлений СНК СССР от 25 июня 1945 года № 2695-1085с и от 14 ноября 1949 года № 5203-1991с. Срок ввода завода в действие был установлен в 4 квартале 1950 года. Сметная стоимость строительства завода 1-й очереди составляет 176,8 млн рублей и 2-й очереди — 22,2 млн рублей. Строительство завода производится Управлением строительства № 505. На 1 января 1953 года освоено капложений в размере 147,4 млн рублей. Строительство нефтеперерабатывающего завода в Дзун-Баине производится по договору с трестом № 54 Министерства нефтяной промышленности СССР.

3. Судостроительный завод № 372 в Советской Гавани.

Строительство завода № 372 осуществляется в соответствии с постановлением СМ СССР от 11 октября 1950 года № 4248-1910сс. Срок ввода в действие первой очереди завода постановлением СМ СССР от 13 декабря 1951 года № 5103-2220сс определен в 1954 году и полное окончание — в 1955 году. Сметная стоимость строительства завода утверждена в сумме 2130,1 млн рублей. Строительство завода № 372 поручено Управлению строительства № 508. На 1 января 1953 года освоено капвложений в сумме 319,7 млн рублей. Строительство завода № 372 производится по договору с Министерством транспортного и тяжелого машиностроения СССР.

#### 4. Морской порт в бухте Ванино.

Строительство порта в бухте Ванино осуществляется на основании постановления СМ СССР № 3661-1524с от 24 августа 1950 года. Срок окончания строительства порта Ванино ГУЖДС неизвестен. Сметная стоимость строительства порта в объеме первой очереди утверждена постановлением СМ СССР № 107-28с от 10 января 1952 года в сумме 265 млн рублей. Строительство порта Ванино осуществляется Управлением строительства № 508. На 1 января 1953 года освоено капвложений в сумме 69,2 млн рублей. Строительство порта Ванино производится по договору с Министерством морского и речного флота СССР.

#### 5. Морской порт в Нарьян-Маре.

Строительство осуществляется в соответствии с постановлением СМ СССР № 1738-687с от 28 апреля 1950 года. Срок окончания строительства порта в Нарьян-Маре ГУЖДС неизвестен. Сметная стоимость строительства порта утверждена в сумме 136 млн рублей. Строительство поручено Управлению Печорстроя. На 1 января 1953 года освоено капвложений 32 млн рублей. Строительство производится по договору с Министерством морского и речного флота СССР.

#### 6. Речной порт и судоремонтный завод в г. Печоре.

Строительство осуществляется на основании постановления СМ СССР № 1768-687с от 28 апреля 1950 года. Сроки выполнения строительства установлены: по судоремонтному заводу — 1950—1952 гг.; по порту первых трех причалов — в 1952 году и последующих двух — в 1955 году. Строительство поручено Управлению Печорстроя. Сметная стоимость Печорского порта утверждена в сумме 33,7 млн рублей и судоремонтного завода — 47,04 млн рублей. Строительство производится по договору с Министерством морского и речного флота СССР.

#### 7. Железнодорожная ветка Ургал — Чегдомын.

Строительство осуществляется в соответствии с постановлением СМ СССР от 28 сентября 1947 года № 3327. Срок открытия рабочего движения установлен в 4 квартале 1948 года и сдача в постоянную эксплуатацию — в 3 квартале 1949 года. Протяженность ж.-д. ветки составляет 19 км. Строительство поручено Нижнеамурстроя. Сметная стоимость ж.-д. ветки утверждена в сумме 34,5 млн рублей. Рабочее движение по ветке открыто в 4 квартале 1948 года. На 1 января 1953 года выполнено работ на сумму 24,4 млн рублей. Строительство ветки производится по договору с трестом Бурейшахтстрой Министерства угольной промышленности СССР.

8. Этило-смесительная установка на Комсомольском нефтеперерабатывающем заводе Министерства нефтяной промышленности СССР.

Строительство осуществляется на основании распоряжения СМ СССР от 28 мая 1951 года № 7844рс. Строительство поручено Управлению Нижнеамурстроя. Строительство будет производиться по договору с заводом № 409 Министерства нефтяной промышленности СССР.

9. Расширение Усть-Кутской нефтебазы Главнефтебазы Министерства нефтяной промышленности СССР.

Расширение Усть-Кутской нефтебазы осуществляется на основании постановления СМ СССР от 28 февраля 1951 года № 579-289с и состоит из строительства ж.-д. ветки от основной магистрали Тайшет — Лена до Усть-Кутской нефтебазы, новых резервуарных емкостей на 10 тыс. кубометров, сливной эстакады и других объектов. Срок окончания работ по реконструкции 1-й очереди Усть-Кутской нефтебазы установлен 1 сентября 1952 года. Сметная стоимость работ составляет 10,9 млн рублей. Работы по реконструкции нефтебазы производятся Ангарстроём. На 1 января 1953 года освоено капложений в размере 4,2 млн рублей. Строительство Усть-Кутской нефтебазы производится по договору с Иркутским управлением Главнефтебазы Министерства нефтяной промышленности СССР.

10. Ленский судоремонтный завод в п. Усть-Кут.

Строительство осуществляется на основании постановления СМ СССР от 4 декабря 1950 года № 4808-2090с. Срок строительства завода установлен 1952—1955 годы. Сметная стоимость строительства завода определена в сумме 493 млн рублей. Производство работ поручено Ангарстрою. До 1 января 1952 года работы по строительству завода не производились. Строительство завода производится по договору с Министерством морского и речного флота СССР.

11. Осетровский речной порт на реке Лене.

Строительство Осетровского речного порта осуществляется на основании постановления СМ СССР от 4 декабря 1950 года № 4808-2090с. Установленный срок строительства — 1950—1954 годы. Сметная стоимость строительства порта определена в сумме 84,5 млн рублей. Строительство осуществляется Ангарстроём. На 1 января 1953 года выполнено работ на сумму 23,7 млн рублей. Строительство Осетровского речного порта производится по договору с Министерством морского и речного порта и Дальстроём Министерства металлургической промышленности СССР.

12. Хлебозавод в г. Игарке.

Строительство хлебозавода в г. Игарке должно осуществляться на основании постановления СМ СССР от 18 декабря 1952 года № 5150-2000сс. Работы по строительству поручены Управлению строительства № 501. Ориентировочная стоимость строительства определяется в сумме 3 млн рублей. Договор на постройку хлебозавода с Министерством легкой и пищевой промышленности не заключен и строительство не начато из-за отсутствия технической документации.

13. Строительство холодильника в г. Салехарде, подъездной ж.-д. ветки к Салехардскому рыбоконсервному комбинату и складских помещений в районе Уренгоя и Долгом.

Строительство должно осуществляться на основании постановления СМ СССР от 14 января 1953 года № 103. Строительные работы возложены на Управление строительства № 501. Ориентировочная стоимость холодильника и подъездной ж.-д. ветки к рыбоконсервному комбинату определяется в 3,5 млн рублей и складских помещений в пунктах Уренгое и Долгом 1,5 млн рублей. Срок окончания строительства холодильника и подъездной ж.-д. ветки к рыбоконсервному комбинату установлен в 1953 году и складских помещений в пунктах Уренгое и Долгом к весенней путине 1955 года. Договор на строи-

тельство этих объектов с Министерством легкой и пищевой промышленности не заключен и строительные работы не начаты из-за отсутствия технической документации.

#### 14. Военно-морская база в бухте Иоканьга.

Работы по строительству базы в бухте Иоканьга осуществляются на основании постановления СМ СССР от 16 мая 1952 года № 2311-882сс. Сооружение военно-морской базы поручено строительству № 509. Срок строительства установлен 1953—1955 годы. Стоимость строительства определена в 61 млн рублей. Договор на производство строительных работ с Министерством обороны СССР не заключен и строительство не начато из-за отсутствия проектно-сметной документации.

Здания, занимаемые ГУЛЖДС в г. Москве на момент передачи главка из МВД в МПС СССР:

ГУЛЖДС занимало 75 комнат в доме № 15 по 4-й улице 8 Марта;

Управление железнодорожных военно-строительных частей ГУЛЖДС размещалось в доме № 6 по улице Огарева, где занимало 9 комнат;

Управление материально-технического снабжения (УМТС) ГУЛЖДС размещалось в доме № 4/10 по Садово-Триумфальной улице;

Желдорпроект ГУЛЖДС размещался в доме № 6 по Басманному тупику, принадлежащем МПС, где занимало 45 комнат;

типография Желдорпроекта размещалась в доме № 31 по Гаврикову переулку, принадлежащем МПС, в одной комнате.

«В связи с резким уменьшением численности заключенных и необходимостью сокращения расходов на содержание административно-управленческого аппарата исправительно-трудовых лагерей» приказом Министра юстиции СССР № 0038 от 29 апреля 1953 года были ликвидированы следующие лагеря бывшего ГУЛЖДС МВД СССР: ИТЛ при строительстве № 6, 506, 507, 509, 510, 511, 513, 514, Марковский ИТЛ. Остались функционировать: Ангарский, Нижнеамурский, Печорский ИТЛ, Обский ИТЛ и строительство № 501, УИТЛ и строительство № 505, УИТЛ и строительство № 508.

Приказом Министра юстиции СССР № 0050 от 14 мая 1953 года «О присвоении новых наименований исправительно-трудовым лагерям и самостоятельным лагерным отделениям» «в целях установления единообразия в наименованиях исправительно-трудовых лагерей и самостоятельных лагерных отделений ГУЛАГа Министерства юстиции СССР» ИТЛ строительства № 505 МВД был переименован в Селенгинский ИТЛ Министерства юстиции СССР, а ИТЛ строительства № 508 МВД — в Ульяновский ИТЛ МЮ СССР.

22 декабря 1953 года начальник ГУЖДС МПС СССР А.А. Смольянинов подписал «Историческую справку», в которой была изложена история организации и деятельность ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР за 1940—1953 годы с разделами:

1. Работа ГУЖДС (ГУЛЖДС) НКВД СССР в довоенный период (1940—1941);
2. Работа ГУЛЖДС НКВД СССР в период Отечественной войны (1941—1945);
3. Работа ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР в послевоенный период (1946—1952) (документ № 73).

## ДОКУМЕНТЫ

№ 67

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ № 17-6с  
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В СОСТАВЕ НКВД СССР»***4 января 1940 г.**Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Организовать в составе Наркомвнудела СССР Главное Управление железнодорожного строительства, одновременно ликвидировав Управление железнодорожного строительства Наркомвнудела на Дальнем Востоке.

2. Назначить начальником Главного Управления железнодорожного строительства Наркомвнудела СССР и заместителем начальника ГУЛАГа НКВД — коринженера тов. Френкеля Н.А.

*Председатель СНК Союза ССР МОЛОТОВ В.  
Управляющий делами СНК Союза ССР ХЛОМОВ М.*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 511. Л. 114. Подлинник.

№ 68

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 0014 «О РЕОРГАНИЗАЦИИ РУКОВОДСТВА  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВОМ НКВД СССР»***4 января 1940 г.**Сов. секретно*

В целях улучшения оперативного и технического руководства железнодорожным строительством, проводимым НКВД СССР, приказываю:

1. Организовать Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

Организацию Главного управления произвести на базе ныне существующих Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР и Управления железнодорожного строительства НКВД на ДВ.

2. Управление железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на ДВ и Отдел железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР — расформировать.

3. Входящие в систему УЖДС ГУЛАГа НКВД на ДВ управления лагерей Восточного, Юго-Восточного и Приморского — расформировать.

Личный состав и имущество Восточного и Юго-Восточного лагерей передать Нижне-Амурскому лагерю НКВД, а Приморского — Амурскому лагерю.

Выполнение программы и плана работ 1940 года возложить соответственно на Нижне-Амурский и Амурский лагеря.

4. Заместителю Народного комиссара внутренних дел СССР комиссару государственной безопасности 3-го ранга тов. Круглову и начальнику Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР коринженеру тов. Френкель личный состав Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа и ЖДСУ на ДВ

обратить на комплектование Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР и представить мне предложения об использовании той части личного состава расформировываемых лагерей, Отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа и Управления ЖДСУ на ДВ, которая не будет использована для работы в системе Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР.

5. Строительство железных дорог на территории БМ АССР, Иркутской и Читинской областей, Хабаровского и Приморского краев — возложить на следующие лагеря:

а) вторые пути Карымская — Хабаровск — Ворошилов; линия Биробиджан — Ленинское (№ 2); линия Завитая — Поярково (№ 208); линия Барановское — Посыет (№ 206) и линия БАМа (БАМ — Тында — Зея) — на Амурский лагерь НКВД.

Начальником Амурского лагеря назначить майора государственной безопасности тов. Петренко И.Г.;

б) линия Комсомольск — Совгавань; линия Комсомольск — Ургал и линия Комсомольск — Волочаевка — на Нижне-Амурский лагерь НКВД.

Начальником Нижне-Амурского лагеря назначить тов. Большакова Г.П.;

в) линия Известковая — Ургал — тоннель — на Буреинский лагерь НКВД.

Начальником Буреинского лагеря назначить тов. Потемкина Н.Ф.;

г) линия Улан-Удэ — Наушки (№ 202) и строительство участка БАМа (Тайшет — Братск) — на Южный лагерь НКВД.

Начальником Южного лагеря назначить капитана государственной безопасности тов. Шеммель И.Д.

6. Возложить на Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР руководство строительством и работой следующих лагерей и строек:

1) строительство линии Зеленый Мыс — Ваенга;

2) строительство линии Сорокская — Обозерская — Обозерская и вторых путей Кировской железной дороги (Сорокский лагерь);

3) строительство Ухта-Печорской ж.-д. магистрали (Северный железнодорожный лагерь);

4) строительство Горно-Шорской ж.д. (Горношорский лагерь);

5) строительство линии Улан-Удэ — Наушки и участка БАМ Тайшет — Братск (Южный лагерь);

6) строительство вторых путей Карымская — Хабаровск — Ворошилов, линии Биробиджан — Ленинское (№ 2), линии Завитая — Поярково (№ 208), линии Барановское — Посыет (№ 206) и линии БАМа (БАМ — Тында — Зея (Амурский лагерь);

7) строительство линии Известковая — Ургал — тоннель;

8) строительство линии Комсомольск — Совгавань, Комсомольск — Ургал и Комсомольск — Волочаевка (Нижне-Амурский лагерь);

9) строительство шоссеиной дороги Емилъино — Могилев — Подольск (№ 211), автомагистрали Москва — Минск и строительство № 204.

7. Начальником Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР и заместителем начальника ГУЛАГа НКВД СССР по совместительству назначить коринженера Френкель Н.А.

Тов. Френкель немедленно приступить к организации Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР по прилагаемым штатам и реорганизации лагерей на основе настоящего приказа.

8. Начальнику Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР коринженеру тов. Френкель, начальнику Удмуртского лагеря майору государственной безопасности тов. Петренко, начальнику Нижне-Амурского лагеря тов. Большакову, начальнику Бурейского лагеря тов. Потемкину и начальнику Южного лагеря капитану государственной безопасности тов. Шеммель — реорганизацию провести в двухнедельный срок, принять необходимые меры к обеспечению бесперебойной работы всего аппарата лагерей и на этой основе добиться коренного улучшения руководства делом железнодорожного строительства, проводимого НКВД СССР, с тем, чтобы планы железнодорожного строительства 1940 года безусловно выполнить.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Комиссар государственной безопасности 1-го ранга Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 55. Л. 16—17. Типографский экземпляр.

№ 69

ПРИКАЗ НКВД СССР № 043  
«О РАЗМЕЩЕНИИ ГУЖДС НКВД СССР»

29 января 1940 г.

*Секретно*

Для временного размещения Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР приказываю:

1. Передать два этажа вновь выстроенного дома милиции по Мещанской ул. № 15 для временного размещения ГУЖДС НКВД.
2. После перевода ГУЖДС в строящееся административное здание НКВД перделки и ремонт произвести за счет Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 61. Л. 71. Типографский экземпляр.

№ 70

ПРИКАЗ НКВД СССР № 00849  
«О ПЕРЕВОДЕ ГУЛЖДС НКВД СССР в г. КИРОВ»

2 июля 1941 г.

*Сов. секретно*

В целях приближения руководства жел.-дор. стройками НКВД СССР к важнейшим объектам строительства приказываю:

1. Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР перевести в г. Киров.

Начальнику ГУЛЖДС НКВД СССР т. Френкель организовать в г. Кирове узел связи для обеспечения каждодневного и непосредственного руководства жел.-дор. стройками: Северо-Печорской ж.-д. магистрали, ж.-д. линии Коноша — Котлас,

Сорокская — Обозерская, Воркута — Югорский Шар и вторых путей Кировской ж.-д. и бесперебойной связи с ж.-д. стройками Дальнего Востока и Закавказья.

2. Выполняемое ныне ГУЛЖДС НКВД СССР строительство аэродромов в Мурманской области, КФ ССР, Московской области и на участке Вяземлага — передать вместе с аппаратами этих строек в непосредственное подчинение ГУАС НКВД СССР.

3. Материально-техническое снабжение фондируемым и планируемым имуществом ж.-д. строек НКВД СССР возложить на Управление технического снабжения НКВД СССР, передав в это Управление часть аппарата Отдела снабжения ГУЛЖДС НКВД СССР.

Установить должность зам. нач. УТС НКВД СССР по жел.-дор. стройкам.

4. Для обеспечения постоянной информацией Народного комиссара и его заместителей о ходе строительства жел. дорог и аэродромов и для связи по вопросам проектирования и снабжения ж.-д. строек — выделить из состава ГУЛЖДС и оставить в Москве при НКВД СССР группу работников в составе 12-ти человек.

5. К выполнению настоящего приказа приступить немедленно и закончить его к 10 июля.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР БЕРИЯ Л.*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 90. Л. 46—47. Типографский экземпляр.

№ 71

ПРИКАЗ НКВД СССР № 0453

«ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ РУКОВОДСТВА РАБОТАМИ ЛАГЕРЕЙ НКВД СССР, РАСПОЛОЖЕННЫХ В КОМИ АССР»

24 октября 1941 г.

*Секретно*

В целях объединения руководства работами лагерей НКВД СССР, расположенных в Коми АССР, приказываю:

1. Возложить на начальника ГУЛЖДС НКВД СССР т. Френкель Н.А. наряду со строительством Северо-Печорской ж.-д. магистрали руководство работами расположенных в Коми АССР ИТЛ НКВД СССР — Воркутстройа и Ухтонжемлага.

Создать для этого в составе ГУЛЖДС НКВД отдел топливных предприятий и ввести должность Заместителя начальника ГУЛЖДС по топливным предприятиям (уголь — нефть).

2. Заместителям Наркомвнудела СССР т. Обручникову и т. Завенягину укомплектовать отдел топливных предприятий ГУЛЖДС лучшими работниками, специалистами за счет других управлений НКВД СССР.

3. Начальнику ГУЛЖДС НКВД СССР тов. Френкель к 5-му ноября с.г. представить мне проект мероприятий, обеспечивающий максимальное развитие работ по добыче Ухтинской нефти, Воркутских и Интинских углей в 1941—1942 г.

4. Приказ передать по телеграфу.

*Генеральный комиссар государственной безопасности Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 99. Л. 111. Типографский экземпляр.



№ 72

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 0385  
«О РУКОВОДСТВЕ ГОРНО-ТОПЛИВНЫМИ ЛАГЕРЯМИ  
НКВД СССР»**

*5 октября 1943 г.**Секретно*

В целях объединения руководства горно-топливными лагерями приказываю:

1. Воркутлаг, Интинлаг, Ухтижемлаг и Топливный отдел ГУЛЖДС передать в состав Главного Управления лагерей горно-металлургической промышленности НКВД СССР.

2. ЦПО (тов. Вайнштейн), ЦФО (тов. Берензон), УМТС (тов. Поддубко) пре-  
дусмотреть, начиная с IV квартала, передачу кредитов и фондов для Воркутлага, Интинлага и Ухтижемлага непосредственно ГУЛГМП.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 142. Л. 163. Типографский экземпляр.

№ 73

**СПРАВКА ОБ ИСТОРИИ ОРГАНИЗАЦИИ  
И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР  
ЗА 1940—1953 гг., СОСТАВЛЕННАЯ ГУЖДС МПС СССР**

*22 декабря 1953 г.**Сов. секретно*

Строительство железных дорог Министерство внутренних дел начало осуществлять с 1932 года. До организации ГУЛЖДС этими работами руководил производственный отдел, а затем отдел железнодорожного строительства ГУЛАГа ОГПУ-НКВД.

Возрастающие из года в год объемы работ по железнодорожному строительству, сложность организации и производства работ в отделанных и неосвоенных районах, особые условия работы со специальными контингентами рабочей силы, трудности, связанные с доставкой ресурсов и обеспечением продовольствием и вещдоловствием, — создавали необходимость организации специального Главка в системе НКВД СССР — Главного управления лагерей железнодорожного строительства.

Главное управление лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) было организовано в январе 1940 года, приказом НКВД СССР № 0014 от 4 января 1940 года, на базе Управления железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке и отдела железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД.

В состав ГУЛЖДС НКВД вошли следующие управления лагерей и строительство:

Управление лагерей и строительств	Строительные объекты
1. Амурлаг	1. Вторые пути Карымская — Хабаровск — Ворошилов
	2. Железнодорожная линия Биробиджан — Ленинское (№ 2) с пристанской ветвью
	3. Железнодорожная линия Барановское — Посыет с ветвями
	4. Железнодорожная линия БАМ — Тында
	5. Железнодорожная линия Тында — Зeya
	6. -«- Завитая — Поярково
2. Южлаг	1. -«- Тайшет — Братск
	2. -«- Улан-Удэ — Наушки
3. Бурлаг	1. -«- Известковая — Ургал
	2. -«- Ургал — Комсомольск
4. Нижамурлаг	1. Ж.-д. линия Волочаевск — Комсомольск
	2. -«- Комсомольск — Советская Гавань
	3. Переход через р. Амур с тоннелем
	4. Переход через р. Тунгуска
5. Севжелдорлаг	1. Ж.-д. линия Котлас — Кожва
6. Печорлаг	1. Ж.-д. линия Кожва — Воркута
7. Севдвинлаг	1. Ж.-д. линия Коноша — Котлас
8. Сороклаг	1. Вторые пути на участке Сорока — Лоухи
	2. Ж.-д. ветка Онежская
	3. Ж.-д. линия Сорокская — Обозерская
	4. Онежский гидролизный завод
	5. Беломорский гидролизный завод
9. Строительство № 105	1. Ж.-д. линия Кандалакша — Куолоярви
10. Строительство № 106	1. Ж.-д. линия Пинозеро — Ковдор
11. Строительство № 107	1. Ж.-д. линия Османлы — Астары
12. Кольлаг	1. Ж.-д. линия Мурманск — Ваенга
13. Горшорлаг	1. Ж.-д. линия Учulen — Таштагал (Горная Шория)
14. Вяземлаг	1. Автомагистраль Москва — Минск
15. Ликовлаг	1. Внуковский аэродром
16. Ухтинлаг	1. Добыча нефти и строительство лагеря
17. Воркутлаг	1. Добыча угля и строительство лагеря
18. Строительство № 211	1. Автомагистраль Эмильчино — Могилев Подольский

Главным управлением лагерей железнодорожного строительства за период 1940—1952 годов были закончены начатые ГУЛАГОм МВД СССР и вновь построены и сданы в эксплуатацию железнодорожные линии, вторые пути и ветви общим протяжением 8781 км.

Кроме того, за последние годы ГУЛЖДС были построены и введены во временную эксплуатацию железные дороги и ж.-д. ветви общей протяженностью — 862 км.

Кроме железнодорожных строителей, за время с 1940 по 1952 год соответствующими постановлениями Правительства и приказами МВД СССР, на ГУЛЖДС возлагалось строительство предприятий и объектов другого назначения — аэродромов, нефтепроводов, угольных разрезов, гидролизных заводов, морских и речных портов, судостроительных и нефтеперегонных заводов, строительство автомагистралей и других объектов.

Железнодорожные линии и другие объекты строительства, выполняемые ГУЛЖДС, в своем большинстве находились в отдаленных, малоизученных, слабо населенных местностях с резко континентальным климатом, в труднодоступных и тяжелых по условиям производства работ районах — в Заполярье, в неосвоенных таежных районах Дальнего Востока и Сибири и в Монгольской Народной Республике.

Строительство ГУЛЖДС осуществлялось рабочей силой из числа спецконтингентов. Это обстоятельство вызывало необходимость иметь на строительстве сельхозы, пошивочные мастерские и ряд других подсобных предприятий. Вследствие отдаленности и необеспеченности районов строительств ГУЛЖДС, ими производились собственные заготовки деловой древесины и дров, строительство своих кирпичных, известковых заводов и других предприятий по производству и добыче местных строительных материалов, создавались ремонтно-механические заводы и мастерские.

Постановлением Совета Министров Союза ССР от 18 марта 1953 года № 832-370сс (приказ МПС от 19 марта 1953 года № 0052ц) ГУЛЖДС МВД было передано в систему Министерства путей сообщения.

К моменту передачи в МПС СССР и до июня 1953 года в состав ГУЛЖДС входили следующие Управления строительства:

Управление строительства	Строительные объекты
1. Нижне-Амурское	1. Ж.-д. линия Комсомольск — Победино, участок Комсомольск — Мыс Лазарева
	2. Усиление паромной переправы через р. Амур
	3. Ж.-д. линия Ургал — Комсомольск
	4. «-» Ургал — Известковая (достройка)
	5. Комсомольский ж.-д. узел
	6. Нефтепровод Софрийское — Комсомольск
	7. Этиломесительная установка в г. Комсомольске
	8. Ж.-д. ветка Ургал — Чагдомыш

Управление строительства	Строительные объекты
2. Строительство № 506	1. Ж.-д. линия Комсомольск — Победино, участок Мыс Лазарева — Победино
3. Строительство № 507	1. Ж.-д. паромная переправа Татарский пролив
4. Строительство № 6	1. Тоннель под Татарским проливом на ж.-д. линии Комсомольск — Победино
5. Ангарстрой	1. Ж.-д. линия Тайшет — Братск — Усть-Кут 2. Верфь металлического судостроения на р. Лена в районе Осетрово 3. Усть-Кутская (Якуримская) нефтебаза 4. Ленский судоремонтный завод в п. Усть-Кут
6. Печорстрой	1. Вторые пути Печорской ж.-д. магистрали на участке Вельск — Воркута 2. Ж.-д. ветка Хановой — Мульда — Шахта № 7 3. Ст. Мульда-Промышленная 4. Морской порт в г. Нарьян-Мар 5. Речной порт и судоремонтный завод в г. Печоре
7. Строительство № 501	1. Ж.-д. линия Чум — Салехард — Игарка с паромными переправами через р. Обь и р. Енисей 2. Морской порт, судоремонтные мастерские и жилой поселок в г. Игарка
8. Строительство № 505	1. Ж.-д. линия Улан-Батор — Монголо-Китайская граница 2. Нефтеперерабатывающий завод в Дзун-Банне
9. Строительство № 508	1. Ж.-д. ветка Совгавань-Сортировочная — бухта Северная 2. Ж.-д. ветка Совгавань-Сортировочная — бухта Эгге 3. Судоремонтный завод № 372 4. Морской порт в бухте Ваннино
10. Строительство № 509	1. Жел.-дор. линия Апатиты — Кейва — Поной, с ветвями к бухте Иоканьга и Умбо-оз. — Лесное
11. Строительство № 510	1. Жел.-дор. линия Архангельск — Ручьи — Мезень, с подъездными путями к Инцы и Ручьи
12. Строительство № 511	1. Жел.-дор. линия Кица — Печенга — Линнахамар
13. Строительство № 513	1. Жел.-дор. линия Варфоломеевка — Чугуевка — бухта Ольга 2. Жел.-дор. линия Чугуевка — Сергеевка

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 22 апреля 1953 года № 109-456сс и от 26 мая 1953 года № 1346-536сс «О консервации и ликвидации строительства» были прекращены работы по строительству следующих железнодорожных линий:

Комсомольск — Победино протяженностью — 824 км.

Ургал — Комсомольск -«- — 508 -«-

Чум — Салехард — Игарка -«- — 1290 -«-

Архангельск — Ручьи — Мезень -«- — 400 -«-

Апатиты — Кейва — Поной -«- — 570 -«-

В соответствии с постановлениями Совета Министров СССР от 22 апреля 1953 г. № 1109-456сс и от 26 мая 1953 г. № 1346-536сс «О консервации и ликвидации строительства» работы по строительству указанных железнодорожных линий ГУЖДС были прекращены.

До момента прекращения работ по этим линиям уложено 1358 км. главного железнодорожного пути, из них:

Комсомольск — Победино — 246 км.

Ургал — Комсомольск — 200 -«-

Чум — Салехард — Игарка — 697 -«-

в том числе на участке Чум — Лабытнанги (строительство продолжается) — 190 км.

Архангельск — Ручьи — Мезень — 20 -«-

Апатиты — Кейва — Поной — 40 -«-

#### Работа ГУЛЖДС в довоенный период (1940—1941 годы)

Вновь организованному Главному управлению железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД СССР, кроме выполнения работ по строительству ранее начатым, было поручено в 1940 году строительство железнодорожной линии Кандалакша — Куолоярви (линия № 105), а также строительство железнодорожной линии Османлы — Астара (линия № 107) и железнодорожной ветви Лоухи — Хазоварская.

Строительство железнодорожной линии Кандалакша — Куолоярви протяжением 175,4 км., вызванное потребностями снабжения армий, действовавших против маннергеймовской Финляндии, велось форсированно (в условиях суровых морозов и сильных снежных заносов) зиму 1939—1940 гг. и было полностью закончено за 7 месяцев. Рабочее движение поездов по всей линии было открыто через 3 месяца после начала строительства линии.

С целью сокращения объемов работ, выполняемых до открытия рабочего движения, земляное полотно линии сооружалось по облегченным техническим условиям с применением временных обходов в местах сосредоточенных объемов земляных работ и искусственных сооружений. За 7 месяцев строительства линии было выполнено 3913 тыс. кубометров земляных работ и построено 272 искусственных сооружения, из них 211 искусственных сооружений постоянного типа.

Всего на строительстве этой линии было освоено капиталовложений в сумме 147,4 млн рублей.

Железнодорожная линия Кандалакша — Куолоярви передана в постоянную эксплуатацию НКПС в сентябре 1940 года (постановление ЭКОСО от 6.9.1940 г. № 1525-45сс).

В 1940 году ГУЛЖДС НКВД закончило также строительство и передало в постоянную эксплуатацию следующие железнодорожные линии:

Наименование железнодорожных линий	Протяжение в км.	Год начала строительства
1. Вторые пути на участке Хабаровск — Ворошилов	665,6	1932
2. Глубокие обходы на участке Хабаровск — Ворошилов на пересечении рек Хор, Бикин, Иман, Ваку, Уссури	62,3	1937
3. Биробиджан — Ленинское (линия № 2) с пристанской ветвью	128,4	1936
4. Волочаевка — Комсомольск с ветвью к заводу № 126	382,8	1935
5. Улан-Удэ — Наушки (линия № 202)	244,9	1937
6. Учулэн — Таштагол (Горная Шория)	105,8	1933

Всего в 1940 году было передано в постоянную эксплуатацию НКПС 665,6 километра вторых путей и 1099,6 километра однопутных железных дорог.

В 1941 году были закончены строительством и переданы в постоянную эксплуатацию железнодорожные линии:

Наименование железнодорожных линий	Протяжение в км.	Год начала строительства
1. БАМ — Тында	177,5	1932
2. Барановская — Посъет с ветвями (линия № 206)	209,1	1936
3. Завитая — Поярково (линия № 208)	91,6	1936
4. Османлы — Астара (линия № 107) с ветвью Сальяны — Нефтечалы	242,0	1940

Всего в 1941 году было передано в постоянную эксплуатацию НКПС 720,2 км. однопутных железнодорожных линий и ветвей.

Кроме вышеуказанных работ, выполнявшихся по железнодорожным линиям, сданным в постоянную эксплуатацию НКПС, ГУЛЖДС НКВД в 1940—1941 году производило работы по постройке следующих железнодорожных линий:

Наименование железнодорожных линий	Строительная длина в км.
1. Вторые пути Кировской ж.д. на участке Сорокская — Луухи	60,0
2. Сорокская — Обозерская	349,2
3. Ветвь к Онежскому гидролизному заводу	30,9
4. Известковая — Ургал	338,5

Наименование железнодорожных линий	Строительная длина в км.
5. Тайшет — Анзеби (Братск)	310,0
6. Северо-Печорская ж.-д. магистраль на участке Коноша — Котлас — Воркута	1559,0
7. Тында — Зeya	303,0
8. Усть-Ниман — Комсомольск	551,0
9. Комсомольск — Советская Гавань, с ж.-д. узлом, переправой через р. Амур, тоннелем на правом берегу р. Амур и пристанской ветвью	453,5
10. Воркута — Хабарово	287,6
11. Коноша — Анненский мост	183,0
12. Мурманск — Ваенга (строительство № 33)	33,7
13. Вторые пути Карымская — Хабаровск (достройка)	2217
14. Тунгусский мост на ж.-д. линии Комсомольск — Волочаевка	

Из них во временную эксплуатацию в 1941 году были приняты: вторые пути Кировской ж.д. (60 км.), железнодорожные линии Сорокская — Обозерская (349,2 км.) и Мурманск — Ваенга (33,7 км.).

Всего таким образом ГУЛЖДС НКВД в 1940 и 1941 г.г. осуществляло строительство и достройку железнодорожных линий на участках общим протяжением более 9000 км.

Наряду с железнодорожным строительством ГУЛЖДС НКВД в 1940 и 1941 годах выполняло работы по строительству других объектов.

В 1940 г. ГУЛЖДС НКВД осуществляло строительство автомобильной магистрали Эмельчино — Могилев-Подольский (строительство № 211), ремонтных заводов на Дальнем Востоке, сельхозов на Дальнем Востоке и на севере, гидрелизных заводов в городах Онега и Беломорск, а также вело жилищное строительство в г. Москве и Пушкино для работников ГУЛЖДС и БАМпроекта НКВД.

В 1941 году ГУЛЖДС НКВД было поручено строительство первой очереди нефтепровода Оха — Комсомольск, на участке Оха — Софийская, протяжением 387,1 км., имеющем назначение транспортировать сахалинскую нефть в Софийское с последующей перевозкой по воде в г. Комсомольск-на-Амуре.

В 1941 году ГУЛЖДС НКВД выполнило работы по строительству Внуковского аэродрома гражданского воздушного флота в г. Москве и осуществило строительство 60 военных аэродромов в различных пунктах Советского Союза.

В этом же году ГУЛЖДС НКВД было поручено строительство Новотамбовского лесозаготовительного лагеря, а также руководство Воркутинским и Ухтожемским лагерями, занимавшимися добычей угля и нефти.

Общий объем капиталовложений и основных работ, выполненных Главным управлением лагерей железнодорожного строительства в 1940 и 1941 г.г., характеризуется следующими данными:

Наименование работ	Изм.	Выполнено в 1941 г.	Выполнено в 1940 г.
1. Капиталовложений	млн руб.	1557,7	2056,1
2. Основные землян. работы	тыс. кубм.	43571	33096
3. Кладка искусственных сооружений	-«-	312,7	257,5
4. Укладка гл. и станц. путей	км.	1271,1	1367,9
5. Балластировка пути	тыс. кубм.	1412,9	957,7
6. Здания постоянные всех типов	-«-	1005,2	634,0

#### Работа ГУЛЖДС в период Отечественной войны (1941—1945 гг.)

Начавшаяся в июне 1941 г. война с фашистской Германией внесла значительные изменения в работу ГУЛЖДС. Наряду с общим уменьшением выделяемых ассигнований на капитальное строительство было произведено значительное территориальное перемещение их. ГУЛЖДС было поручено строительство ряда объектов центральной части Союза и на севере и значительно сокращено строительство на Дальнем Востоке.

Все это потребовало огромной переборки людских и материально-технических ресурсов на весьма значительные расстояния. Строительства развертывались в новых местах одновременно с проведением проектно-изыскательских работ. Работы производились скоростными методами в исключительно тяжелых условиях, без какой-либо предварительной подготовки и организационного периода.

В 1941 и 1942 годах было прекращено строительство железнодорожных линий:

1. Воркута — Хабарово с портом в Хабарово — 287,6 км.
2. Пинозеро — Ковдор (линия № 106) — 112,0 -«-
3. Мурманск — Ваенга (линия № 33) — 33,7 -«-
4. Ветка Лоухи — Кизоварская — 9,0 -«-
5. Ургал — Комсомольск — 508,0 -«-
6. Комсомольск — Советская Гавань — 453,5 -«-
7. Тайшет — Братск — 311,0 -«-

Сданные в постоянную эксплуатацию в НКПС железнодорожные линии Бам<sup>1</sup> — Тында и Ургал — Известковая были, согласно постановлению ГОКО, законсервированы, и верхнее строение снято для использования на других железных дорогах.

В 1942 году были переданы в постоянную эксплуатацию НКПС железнодорожная линия Сорокская — Обозерская (349,2 км.) и вторые пути Кировской железной дороги на участке Сорокская — Лоухи (60 км.). Строительное управление (занимавшееся строительством этих линий) было переведено на строительство Волжской рокады Казань — Сталинград (Иловля).

Волжская железнодорожная рокада Казань — Сталинград (Иловля), включающая в себя железнодорожные линии Саратов — Сталинград (Иловля), Саратов — Вольск и Свияжск — Ульяновск, имела военное значение. Эта линия сыграла большую роль в деле разгрома немецкой группировки под Сталинградом в 1942 году.

<sup>1</sup> Здесь и далее: Бам — станция (и поселок) на Транссибе, БАМ — Байкало-Амурская магистраль.



После окончания войны меридиональная железная дорога Казань — Сталинград, проходящая по правому берегу Волги, используется для перевозки народнохозяйственных грузов и башкирской нефти на крекинг-завод в г. Саратове.

Железнодорожная линия Саратов — Сталинград (Иловля) является южным звеном меридиональной ж.-д. магистрали Казань — Сталинград. На севере линия примыкает к ст. Саратов II Рязано-Уральской ж.д., а на юге — к станции Иловля железнодорожной линии Поворино — Сталинград. Протяжение линии 335,5 км. Постройка ее была начата в марте 1942 года, сквозное движение было открыто в октябре 1942 года, и в постоянную эксплуатацию НКПС сдана в 1943 году.

Железнодорожная линия Свияжск — Ульяновск является северным звеном меридиональной ж.-д. магистрали Казань — Сталинград. На севере она примыкает к ст. Свияжск Казанской ж.д. и на юге к ст. Киндяковка (4,1 км. от ст. Ульяновск I). Протяжение линии 201,4 км.

Постройка ее была начата в марте месяце 1942 года, сквозное движение по линии было открыто в сентябре 1942 года, во временную эксплуатацию дорога была передана НКПС в ноябре 1942 года, в постоянную — в сентябре 1943 года.

Железнодорожная линия Саратов — Вольск является одним из звеньев меридиональной ж.-д. магистрали Казань — Сталинград. На севере она примыкает к ст. Сенная железнодорожной линии Аткарск — Вольск Рязано-Уральской ж.д., а на юге к раз. Трофимовскому железнодорожной линии Саратов — Аткарск. Протяжение линии 125,9 км. Постройка этой линии была начата НКПС в марте 1942 года, а затем по решению ГОКО строительство было передано НКВД в сентябре месяце 1942 года. Сквозное движение было открыто в июне 1943 г. Линия сдана во временную эксплуатацию НКПС в 1944 году.

Проектировалась Волжская рокада по облегченным техническим условиям.

Строительство всех линий рокады производилось в военное время в условиях близости фронта на южном участке строительства. Постройка всей рокады была проведена в исключительно короткие сроки. Строительство южного участка линии Саратов — Иловля было выполнено в течение 133 дней, а северного участка — за 7 месяцев, Саратов — Вольск, Свияжск — Ульяновск — за 7 месяцев.

В начале Великой Отечественной войны остро встал вопрос об ускорении строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали Коноша — Котлас — Кожва — Воркута для вывоза воркутинских углей в центральные и особенно северо-западные районы Союза.

Строительство этой линии было начато в 1937 году. К началу войны на участке Котлас — Кожва протяжением 723,8 км. осуществлялось рабочее движение поездов.

Требования фронта заставили сосредоточить значительные людские и материальные ресурсы на строительстве этой магистрали, в результате чего 28 декабря 1941 г. было открыто сквозное движение рабочих поездов на всем протяжении от Котласа до Воркуты. С января 1942 года по Северо-Печорской магистрали началась вывозка воркутинских углей. Всего с 1942 по 1945 г. включительно было вывезено 6500 тыс. тонн угля, в том числе в 1942 г. — 513,4 тыс. тонн, в 1943 — 1486,8 тыс. тонн, в 1944 г. — 2059,7 тыс. тонн, в 1945 г. — 2456,9 тыс. тн.

Рабочее движение поездов на участках, по которым укладка пути производилась после начала войны, открывалось по полотну, построенному со значительными отступлениями от технического проекта.

Так, например, одна треть участка Кожва — Воркута, протяжением 460,7 км., была уложена на 242 временных обходах и сдвижках. [Всего было построено на этом участке 242 временных обхода и сдвижки.] Все большие, средние и значительная часть малых искусственных сооружений были построены временными из дерева.

В марте месяце 1942 года было открыто сквозное движение рабочих поездов по участку Вельск — Котлас и, в соответствии с постановлением СНК СССР от 17 ноября 1942 г., железнодорожные линии Коноша — Котлас и Котлас — Кожва общим протяжением 1100 км. были переданы в постоянную эксплуатацию НКПС.

В последующие годы ГУЛЖДС осуществляло работы по достройке и увеличению провозной способности Северо-Печорской магистрали на всем ее протяжении от Коноши до Воркуты.

В соответствии с постановлением ГОКО от 21 мая 1943 г. в 1943 году было возобновлено строительство железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань с железнодорожной паромной переправой через реку Амур (строительство № 500). Эта линия, дающая второй кратчайший выход к Тихому океану, сыграла большую роль в деле разгрома империалистической Японии в 1945 году и освобождения Сахалина и Курильских островов.

Сквозное движение рабочих поездов по этой линии было открыто в 1944 году.

Трасса линии Комсомольск — Советская Гавань проходит по горной местности Сихотэ-Алинь, пересекая в средней своей части основной водораздельный хребет между притоками Амура и Татарским проливом. Весь район прохождения железнодорожной линии покрыт лесом и почти совершенно не заселен.

Основной водораздел Сихотэ-Алинь пересечен открытой трассой с применением руководящего уклона 20 градусов. В конце линии от станции Ванино построена ветвь к причальным пирсам для перегрузки грузов с железнодорожного транспорта на морской.

Строительство указанных пирсов выполнялось ГУЛЖДС одновременно со строительством железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань по договору с Министерством морского флота.

Постановлением ГОКО от 14.VIII.1942 г. было предложено форсировать строительство нефтепровода Оха — Софийское и сдать его в эксплуатацию в IV квартале 1942 г. Строительство нефтепровода было закончено досрочно, и в ноябре 1942 г. нефтепровод передан в эксплуатацию Министерства нефтяной промышленности. Выполнение работ по достройке нефтепровода и устранению строительных недоделок было закончено в 1943 году.

В 1944 году, в соответствии с постановлением ГОКО № 5461 от 23 марта 1944 г., было начато строительство железнодорожной линии Алабашлы — Кушинский мост (строительство № 108), протяжением 38,5 километра, автомобильной дороги Кушинский мост — Верхний Дашкесан, протяжением 11,2 км., и канатно-подвесной дороги от ст. Кушинский мост до Дашкесанского рудника, протяжением 2,05 км. Весь комплекс сооружений предназначен для вывоза железных руд Дашкесанского месторождения на строившийся металлургический комбинат в г. Рустави Грузинской ССР.

Железнодорожная линия Алабашлы — Кушинский мост относится к типу горных железных дорог со средним объемом 62 тыс. кубометров и земляных работ на километр главного пути. Железная дорога строилась под электрическую тягу с руководящим уклоном 36 градусов.

В марте 1943 года ГУЛЖДС было поручено строительство в Алтайском крае Михайловского содового комбината производительностью 85 000 тонн кальцината в год и железнодорожной линии Кулунда — Малиновое озеро с ветвью к Михайловскому содовому заводу, протяжением 118,3 км.

Строительство содового комбината и железнодорожной линии было закончено и сооружения переданы в эксплуатацию в октябре 1944 года. В 1943 году в соответствии с постановлением ГОКО от 9.VIII.43 г. ГУЛЖДС были поручены работы по строительству угольного разреза с железнодорожными подъездными путями протяжением 27,8 километра для повышения добычи угля в Карагандинском угольном бассейне.

На строительстве угольного разреза было выполнено 1700 тыс. кубометров вскрышных работ, пройдено 166 метров шахт и 291 метр штреков для осушения пласта угля, построены 2 деревянных моста, технические, служебные, жилые и коммунально-бытовые здания, необходимые для эксплуатации угольного разреза. Все работы по строительству разреза и подъездных путей были выполнены в течение 1943 и 1944 годов, и в марте 1944 г. сооружения были сданы в эксплуатацию.

Постановлением ГОКО от 11 марта 1945 года за № 7785 на ГУЛЖДС было возложено строительство и расширение трех аэродромов: «Постовая», «Майгатка» и «Серафимовка». Постройку аэродромов осуществляло строительство № 500, сдавшее их в эксплуатацию в августе 1945 года.

За годы Отечественной войны (1941—1945 годы) Главным управлением железнодорожного строительства НКВД СССР были выполнены следующие объемы работ:

	Изм.	1941	1942	1943	1944	1945	Итого за 1941—1945 гг.
Стоимость	Млн руб.	2056,1	998,6	479,8	601,5	747,5	4883,5
Земляные работы (основные)	Тыс. кубм.	33096	18140	5230	10789	10242	77497
Кладка искусственных сооружений	--	257,5	56,7	12,4	27,0	41,1	394,7
Укладка главного и станционных путей	Км.	1367,8	1005,2	304,7	469,0	311,5	3458,2
Балластировка	Тыс. кубм	957,7	534,0	660,0	497,2	245,2	2894,1
Постоянные здания всех типов	--	634,0	216,0	178,0	428,0	354,4	1810,4

Всего за годы Отечественной войны ГУЛЖДС МВД построено и сдано в постоянную эксплуатацию 2318,2 километра железнодорожных линий.

Острый недостаток металла, цемента и других строительных материалов заставил ГУЛЖДС искать заменители их и принимать новые технические решения. Особенно остро этот вопрос встал при строительстве искусственных сооружений, главным образом больших и средних мостов. Строители вынуждены были строить их комбинированными. При этом проектные металлические пролеты устанавливались только в судовой части реки. Остальные пролеты перекрывались пакетами из двутавровых балок № 55 и 60 или деревянными фермами ГАУ, с устройством промежуточных деревянных башенных опор.

Такие мосты были построены на всех больших и средних переходах Северо-Печорской магистрали, в том числе через реки Северная Двина, Вычегда, Вымь, Печора, Уса, Кожим, Воркута и др.

Постройка комбинированных мостов на Северо-Печорской магистрали в условиях больших ледоходов северных рек являлась исключительно смелым техническим решением. Правительственная комиссия по приемке в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Котлас — Кожва в приемочном акте по этому поводу записала:

«Комиссия считает своим долгом отметить, что разрешение этого вопроса постройкой комбинированных мостов в трудных условиях ледохода северных рек является исключительно смелым решением, делающим честь коллективу ГУЛЖДС НКВД и строителей и, в особенности, специалистам мостовикам, проявившим много настойчивости и инициативы в преодолении создавшихся трудностей».

Постройка комбинированных мостов являлась временным решением.

В 1942 году, для замены временных деревянных и балочных ферм комбинированных мостов, ГУЛЖДС был предоставлен металл от разборки Дворца Советов в Москве и частично из взорванных и разрушенных мостов на Украине. Мостовые фермы из такого металла монтировались по индивидуальным проектам, для чего специально создан Котласский мостозавод ГУЛЖДС.

Этот мостозавод, организованный на базе складских помещений со стеллажами для сборки, устроенными под открытым небом, сыграл большую роль в обеспечении металлическими пролетными строениями Северо-Печорской магистрали и других железнодорожных линий, строившихся силами ГУЛЖДС до 1949 года.

Кроме того, Котласский мостозавод выполнял заказы Особого дорожно-строительного корпуса МВД на изготовление пролетных строений для шоссе мостов, а также заказы других организаций.

Всего за время своего существования, с 1942 по 1949 год, Котласский мостозавод изготовил 24 тысячи тонн металлоконструкций.

В 1949 году, с появившейся возможностью получения мостовых пролетных строений от промышленности, Котласский мостозавод был ликвидирован.

#### Работа ГУЛЖДС в послевоенный период (1946—1952 гг.)

Послевоенный период работы ГУЛЖДС характерен сравнительно одинаковым объемом в первые три года (1946—1948 гг.) и резким увеличением объемов работ в 1949 и 1950 годах.

Окончание работ по восстановлению народного хозяйства на территориях, освобожденных от немецко-фашистской оккупации, позволило стране усилить выделение ресурсов для капитального строительства.

В этот период ГУЛЖДС было поручено, кроме достройки ранее начатых железнодорожных линий, строительство новых железных дорог, нефтепровода, судостроительного завода, нефтеперерабатывающего завода, строительство и развитие морских и речных портов и ряда других объектов народнохозяйственного и оборонного значения, строившегося по договору для других Министерств.

[Строительства осуществлялись в Восточной Сибири, на Крайнем Севере, на Дальнем Востоке, Закавказье и Монгольской Народной Республике.]

По сравнению со строительством в военные годы (1941—1945 гг.) послевоенный период характеризуется значительным увеличением строительства постоянных зданий (увеличение в 2 раза) и искусственных сооружений из бетона и железобетона (увеличение в 1,3 раза).

Строительства ГУЛЖДС, расположенные в Сибири и на Дальнем Востоке, испытывали значительные трудности в 1946—1948 гг. в связи с тем, что основной рабочей силой в этот период были военнопленные японцы, не приспособленные к работе в условиях суровой зимы Сибири и Дальнего Востока.

В первую послевоенную пятилетку ГУЛЖДС МВД СССР построило и передало в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения 942,2 километра железнодорожных линий и ввело в действие 395,6 тыс. кв. метров жилой площади.

В послевоенный период ГУЛЖДС продолжало работы по ранее начатым строительствам железнодорожных линий:

1. Комсомольск — Советская Гавань — 443 км.
2. Совгавань-сортировочная — бухта Северная — 8,8 км.
3. Ургал — Комсомольск — 508 км.
4. Известковая — Ургал — 339,5 км.
5. Северо-Печорская магистраль (Вельск — Воркута) — 1430 км.
6. Воркута — Хальмер-Ю — 72 км.
7. Хановой — Мульда — Шахта № 7 — 57 км.
8. Алабашлы — Кушинский мост — 38,5 км.
9. Жел.-дор. узлы в Комсомольске и Тайшете.

В 1946 году была сдана в постоянную эксплуатацию железнодорожная линия Комсомольск — Совгавань (443 км.) с железнодорожной паромной переправой через реку Амур.

В 1950 году переданы в постоянную эксплуатацию МПС железнодорожные линии:

1. Северный участок Печорской жел.-дор. магистрали Кожва — Воркута протяжением 460,7 км.;
2. Алабашлы — Кушинский мост (38,5 км.), построенная под электрическую тягу и эксплуатируемая с паровой тягой.

В 1951 году сдана в постоянную эксплуатацию МПС жел.-дор. линия Известковая — Ургал (339,5 км.).

Строительство железнодорожной линии Ургал — Комсомольск было прекращено в 1950 году.

Одновременно с достройкой железной дороги Кожва — Воркута и строительством вторых путей на этом же участке Печорстрой МВД СССР осуществлял работы по строительству железнодорожной линии Хановой — Мульда — Шахта № 7 (57 км.), являющейся углесборочной линией Воркутинского угольного комбината,

и железнодорожной линии Воркута — Хальмер-Ю (72 км.) для вывоза углей Хальмерюского (угольного) месторождения.

Железнодорожная линия Хановей — Мульда — Шахта № 7 в IV квартале 1950 г. введена во временную эксплуатацию.

На железнодорожной линии Воркута — Хальмер-Ю рабочее движение поездов открыто в 1948 году. В феврале 1953 года линия передана Министерству угольной промышленности СССР.

С 1951 года начаты работы по строительству станции Мульда-Промышленная на железнодорожной линии Хановей — Мульда — Шахта № 7.

В послевоенный период, с 1946 г. по 1952 г. включительно, ГУЛЖДС было поручено строительство следующих новых железнодорожных линий и вторых путей:

Наименование жел.-дор. линий	Протяжение в км.	Начало строительства
1. Братск — Усть-Кут	379	1947 г.
2. Чум — Салехард — Игарка	1480	1949 г.
3. Вторые пути Печорской жел. дор. на участке Вельск — Воркута	1430	1950 г.
4. Комсомольск — Победино	828	1950 г.
5. Наушки — Улан-Батор	404	1947 г.
6. Апатиты — Кейва — Поной с ветками к бухте Иоканьга и Умбо-озеро — Лесное	570	1951 г.
7. Архангельск — Ручьи — Мезень с подъездными ветвями в районы Инцы и Ручьи	400	1951 г.
8. Кица — Печенега — Лиинахамари	179	1951 г.
9. Улан-Батор — Монголо-Китайская граница в районе Дзамын-Удэ	750	1952 г.
10. Чугуевка — Варфоломеевка — бухта Ольга	378	1952 г.
11. Чугуевка — Сергеевка	155	1952 г.

Строительство железнодорожной линии Братск — Усть-Кут, являющейся продолжением железной дороги Тайшет — Братск, осуществлялось организованным в январе месяце 1947 года Ангарским ИТЛ.

По железнодорожной линии Братск — Усть-Кут в конце 1950 г. было открыто сквозное движение поездов и с весны 1951 г. начата перевозка народнохозяйственных грузов.

В мае месяце 1947 года, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1255-331сс, было организовано Северное Управление лагерей железнодорожного строительства с Обским ИТЛ и Омской конторой снабжения, для строительства железнодорожной линии Чум — Обская — Каменный мыс

(682 км.) с ветвью Обская — Лабитнанги (16 км.) и морского порта в Обской губе.

Постановлением Совета Министров СССР № 384-135сс от 29-го января 1949 года было изменено направление железнодорожной линии Чум — Обская — Каменный и строительство морского порта на Каменном мысе и участка железнодорожной линии от Обской до Каменного мыса было ликвидировано. Этим же постановлением Совета Министров СССР было предложено построить железнодорожную линию Чум — Обская — Салехард — Игарка общим протяжением 1480 км. с постоянными паромными переправами через реки Обь и Енисей, строительством морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка Главсевморпути в г. Игарке. Выполнение работ по этому строительству было возложено на Северное управление лагерей железнодорожного строительства, в составе которого были организованы два строительных управления: строительство № 501, для постройки железнодорожной линии от ст. Чум Печорской железной дороги до реки Пур (898 км.), и строительство № 503, для постройки железнодорожной линии от реки Пур до г. Игарки (582 км.). Работы по строительству морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка в г. Игарке были возложены непосредственно на Северное управление лагерей железнодорожного строительства.

Всего по строительству железнодорожной линии Чум — Салехард — Игарка до 1 января 1953 года было уложено 887 километров главного и 76 км. станционных путей, из них 697 километров главного и 56 км. станционных путей на участке Салехард — Игарка. Всего на 1.1.53 г. освоено капиталовложений в сумме 3628,9 млн руб., из них на участке Салехард — Игарка 2835 млн руб.

В сентябре месяце 1947 года в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 4 сентября 1947 года № 3134-1024сс было организовано строительство № 505 с Южным лагерем МВД СССР для выполнения работ по постройке железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор (404 км.) в Монгольской Народной Республике. Сквозное движение поездов по этой линии было открыто 7 ноября 1949 года, и в декабре 1950 года дорога была передана в постоянную эксплуатацию Советско-Монгольскому акционерному обществу «Улан-Баторская железная дорога».

В 1950 году был передан в постоянную эксплуатацию МПС северный участок Северо-Печорской железнодорожной магистрали Кожва — Воркута протяжением 460,7 км.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 2960-1184с от 14 июля 1950 г. с конца 1950 года были начаты работы по строительству вторых путей на Печорской железной дороге. В первую очередь были развернуты основные работы по строительству вторых путей и временных разъездов на самых лимитирующих перегонах.

В 1950 году, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1795-702сс от 5.V.1950 г., для осуществления строительства железнодорожной линии Комсомольск — Победино с паромной переправой через Татарский пролив были организованы строительные управления: строительство № 506 на острове участке от Погиби до Победино, строительство № 507 для строительства временной железнодорожной паромной переправы через Татарский пролив и временных железнодорожных подходов к ней протяжением 44,4 километра.

Строительство материкового участка этой линии на участке Комсомольск — Мыс Лазарева (457 км.) было возложено на Нижне-Амурское строительство.

В 1952 году ГУЛЖДС было передано строительство № 6 МПС, осуществлявшее строительство железнодорожного тоннеля под Татарским проливом на железнодорожной линии Комсомольск — Победино.

На 1 января 1953 года по строительству железнодорожной линии Комсомольск — Победино и тоннеля под Татарским проливом было освоено капиталовложений на сумму 1061,2 млн рублей, уложено 246 км. главного пути и открыто рабочее движение поездов на участке 130 километров.

В 1951 году ГУЛЖДСу было поручено строительство ряда железнодорожных линий оборонного значения. Для осуществления работ по строительству этих линий были вновь созданы 3 строительные организации:

1. Строительство № 509 организовано на основании постановлений Совета Министров СССР № 2980-1400сс от 15.VIII.1951 г. и № 3867-1769сс от 8.X.1951 г. для осуществления работ по постройке железнодорожной линии Апатиты — Кейва — Поной с ветками к бухте Иоканьга и Умбо-озеро — Лесное общим протяжением около 570 км. На 1 января 1953 г. на строительстве этой железнодорожной линии было уложено 40 километров главного пути. Освоено капиталовложений в размере 109,5 млн рублей.

2. Строительство № 510 для осуществления работ по постройке железнодорожной линии Архангельск — Ручьи — Мезень с подъездными ветвями к объектам в районе Инцы и Ручьи, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 3867-1769сс от 8.X.1951 г. Общее протяжение линии около 400 километров. Всего на 1 января 1953 г. было освоено капиталовложений по строительству этой линии в сумме 77,7 млн рублей и уложено 20,3 км. главного пути.

3. Строительство № 511 для осуществления работ по постройке железнодорожной линии Кица — Печенга — Линнахамари, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1233 от 17.IV.1951 г.

Протяжение линии 179 км. На 1 января 1953 г. из сметного лимита 415 млн руб. освоено 146,3 млн руб. и уложено 42,5 км. главного пути.

С сентября 1952 г., в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 4196-1650с от 13.IX.52 г., строительное управление № 505 начало работы по постройке железнодорожной линии Улан-Батор — Монголо-Китайская граница в районе Дзамын-Удэ. Эта железнодорожная линия, являющаяся продолжением построенной в 1947—50 гг. железной дороги Наушки — Улан-Батор, свяжет в кратчайшему пути железнодорожную сеть Советского Союза и Китайской Народной Республики. Работы по строительству этой линии ведутся форсированно с расчетом сдачи в постоянную эксплуатацию в 1955 году.

В 1952 году, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 1200-1221с от 10.VII.52 г., для строительства железнодорожных линий Чугуевка — Варфоломеевка — бухта Ольга и Чугуевка — Сергеевка было организовано строительство № 513 на базе передислоцированного управления строительства № 503.

Строительные работы производились только на участке Чугуевка — Варфоломеевка. Всего было освоено капиталовложений на сумму 23,9 млн рублей.

В 1953 году, в соответствии с постановлениями Совета Министров СССР № 895-383сс от 25 марта 1953 года и № 1346-536сс от 26 мая 1953 г. «О консервации и ликвидации строительства», были прекращены работы по строительству следующих железнодорожных линий:



Управление строительства	Наименование ж.-д. линий	Протяжение в км.	Уложено пути в км.
1. Строительство № 501	Салехард — Игарка	1290	697
2. Нижнеамурское	Комсомольск — Победино, участок Комсомольск — Мыс Лазарева	457	160
3. Строительство № 506	То же, участок Мыс Лазарева — Победино	327	86
4. Строительство № 507	Ж.-д. паромная переправа через Татарский пролив	44	—
5. Строительство № 6	Ж.-д. тоннель под Татарским проливом		
6. Строительство № 509	Апатиты — Кейва — Поной с ветками к бухте Иоканьга и Умбо-озеро — Лесное	570	40
7. Строительство № 510	Архангельск — Ручьи — Мезень с подъездными путями в районе Инты и Ручьи	400	20
8. Строительство № 513	Чугуевка — Варфоломеевка — бухта Ольга	378	
9. Строительство № 513	Чугуевка — Сергеевка	155	

Одновременно с ликвидацией строительства ж.-д. линии Салехард — Игарка были прекращены работы по постройке морского порта, судоремонтного завода и поселка в г. Игарка. Управление строительства 501 продолжает достройку железнодорожной линии Чум — Лабытнанги.

Строительства 506, 507 и 6 ликвидированы.

Построенные участки железнодорожной линии Комсомольск — Победино законсервированы и переданы Министерству лесной и бумажной промышленности СССР.

Строительства № 509 и 510 ликвидированы. Со строительства № 510 материалы верхнего строения, мостовые фермы, оборудование демонтированы и вывезены.

За время с 1946 г. по 1952 г., кроме железнодорожных строителей, соответствующими постановлениями правительства и приказами МВД СССР на ГУЛЖДС возлагалось строительство предприятий другого назначения:

1. Нефтепровод Софийское — Комсомольск-на-Амуре
2. Северная водопроводная станция в гор. Москве
3. Курьяновская станция аэрации в гор. Москве
4. Нефтеперерабатывающий завод треста № 54 Дзун-Баин в МНР
5. Судостроительный завод № 372 в Советской Гавани с подъездными путями

6. Морской порт в бухте Ванино
7. Морской порт в Нарьян-Маре
8. Речной порт в Осетрово на р. Лена
9. Речной порт на р. Печора
10. Судоремонтный завод на Печоре
11. Судоремонтный завод в Осетрово
12. Железнодорожная ветка Ургал — Чагдомын
13. Узкоколейная жел. дор. Оха — Катангли, с подъездными ветками к нефтяным месторождениям
14. Склады Дальстроя в Усть-Куте
15. Этилосмесительная установка на Комсомольском нефтеперерабатывающем заводе
16. Дом связи в Коми АССР
17. Жилищное строительство в городах Кемерово, Караганда, Москва и Пушкино.

В 1947 году были организованы строительные управления «Кемеровожилстрой» для строительства индивидуальных жилых домов для рабочих угольной, нефтяной и резиновой промышленности в г. Кемерово и Ленинск и «Карагандажилстрой» для строительства таких же индивидуальных жилых домов в Караганде и Богумаевской и Джеламбетской ЦЗС, переданных ГУЛЖДС от Главпещцветмета в 4 квартале 1947 г.

В 1948 году эти строительные управления, после выполнения основных работ, были переданы Министерству угольной промышленности.

В 1949 году, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 4972-1906с от 31 октября 1949 г., начато строительство нефтепровода Софийское — Комсомольск-на-Амуре протяжением 248,5 км., являющегося продолжением нефтепровода Оха — Софийское, построенного ГУЛЖДС НКВД и сданного в постоянную эксплуатацию в 1942 году. Выполнение работ было поручено Нижнеамурскому строительству. Всего на 1 января 1953 года было освоено капитало-вложений по строительству нефтепровода в сумме 235,7 млн руб. Нефтепровод сдан в постоянную эксплуатацию Министерству нефтяной промышленности в августе 1952 года.

В 1949 году ГУЛЖДС от Главгидроволгодонстроя МВД были переданы работы по строительству Северной водопроводной станции и Курьяновской станции аэрации в городе Москве. Строительство Курьяновской станции аэрации в декабре 1951 года было передано в ведение Главпромстроя МВД СССР.

Строительство Северной водопроводной станции осуществляет ГУЛЖДС.

Первая очередь Северной водопроводной станции, мощностью на 24 миллион ведер в сутки, закончена строительством и передана в постоянную эксплуатацию в 1952 году.

В апреле месяце 1949 года строительному управлению № 505 было поручено построить по договору с Министерством нефтяной промышленности нефтеперерабатывающий завод в Дзун-Банне мощностью 40 170 тонн нефти в год. Строительство этого завода, расположенного в пустыне Гоби, на расстоянии около 600 километров от гор. Улан-Батор, осуществлялось с большими трудностями. Первая очередь строительства завода была сдана в постоянную эксплуатацию в IV квартале 1950 года. Работы по строительству второй очереди завода производятся с 1951 года.

В 1950 году на основании постановления Совета Министров СССР № 4248-1910сс от 11.X.50 г. в Советской Гавани было организовано строительство № 508 для осуществления работ по строительству судостроительного завода № 372 и подъездной железнодорожной ветки к заводу от ст. Совгавань-Сортировочная протяжением 25,7 км.

Во 2 квартале 1952 г. по железнодорожной ветке к заводу было открыто рабочее движение поездов. Всего на 1 января 1953 года было освоено капиталовложений по строительству завода и железнодорожной ветки в сумме 373,8 млн руб.

В 1953 г. достройка завода и железнодорожной ветки к заводу переданы Министерству строительства СССР.

В начале 1951 г. постановлением Совета Министров СССР № 126-59сс от 15 января 1951 г. на строительство № 505 были возложены работы по добыче олова в Монгольской Народной Республике, для чего в составе строительного управления № 505 был организован горно-обогатительный комбинат.

В 1952 году горно-обогатительный комбинат был передан из ГУЛЖДС в ведение специального главного управления МВД СССР.

Жилищное строительство осуществлялось всеми Управлениями строительств ГУЛЖДС и строительной конторой в гор. Москве и гор. Пушкино.

Всего с 1946 года введено жилой площади 512,875 тыс. кв. метров, в том числе: в 1946 году — 100,2 т. кв.м., 1947 г. — 64,079 т. кв.м., 1948 г. — 46,307 т. кв.м., 1949 — 92,82 т. кв.м., 1950 г. — 92,179 т. кв.м., 1951 г. — 70,290 т. кв.м., 1952 г. — 47,0 т. кв.м.

В Москве в 1950 году был введен в эксплуатацию жилой дом на Садово-Триумфальной улице в гор. Москве общей жилой площадью 4786,5 кв.м.

Всего с 1946 по 1952 г. включительно по ГУЛЖДС освоено капиталовложений в размере 10073,3 млн руб. вместе с договорными работами.

За время существования ГУЛЖДС по 1 января 1953 г. его строительными управлениями выполнены следующие объемы главнейших видов работ:

Основных земляных работ — 212 989 т. кубм.

Бетонный и жел.бетонной кладки мостов и труб — 1310 т. кубм.

Уложено главных и станционных путей — 8521 км.

Балластировки пути — 8040 т. кубм.

Построено постоянных зданий всех типов — 7691 т. кубм.

Общая стоимость выполненных работ за весь период составила 16 516 млн руб.

Из них выполнено:

1) за военное пятилетие 1941—1945 гг.

капиталовложений — 4883 млн руб.

основных земляных работ — 77 497 т. кубм.

бетонной и железобетонной кладки мостов и труб — 395 т. кубм.

укладки главных и станционных путей — 3458 км.

балластировки пути — 2894 т. кубм.

зданий постоянных всех видов — 1810 т. кубм.

2) за послевоенную, Сталинскую пятилетку 1946—1955 гг.

капиталовложений — 6739 млн руб.

основных земляных работ — 71 832 т. кубм.

бетонной и железобетонной кладки мостов и труб — 514 т. кбм.  
укладки главных и станционных путей — 2849 км.  
балластировки пути — 2999 т. кбм.  
зданий постоянных всех видов — 3601 т. кбм.

РГАЭ. Ф. Р-8203. Оп. 1. Д. 834. Л. 1-289 (224—254). Заверенная копия.

## БАМ

Осенью 1931 г. японские войска оккупировали Маньчжурию и вышли к границам СССР. Под их полным контролем оказалась КВЖД. Для связи с Дальним Востоком оставалась одноколейная Амурская железная дорога с пропускной способностью не более 10—12 пар поездов в сутки, да и эта дорога шла вдоль границы, подходя к ней на некоторых участках на расстояние до 20 километров. В таких условиях обеспечение войск в случае военного конфликта становилось невозможным.

Для решения вопроса постановили увеличить пропускную способность дальневосточных железных дорог путем строительства вторых путей, а также построить железную дорогу от Забайкалья до Приморья на значительном расстоянии от границы. Эта дорога и получила название Байкало-Амурской железной дороги, а затем и Байкало-Амурской магистрали.

13 апреля 1932 г. было принято постановление СНК СССР № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», в котором, в частности, было записано:

«Предложить НКПСу:

— немедленно приступить к подготовке и производству работ по постройке Байкало-Амурской железной дороги;

— представить к 1 августа 1932 г. на рассмотрение СТО стройфинплан этой дороги со всеми исчерпывающими данными; <...>

— обязать Наркомтруд СССР отвести НКПСу районы вербовки необходимой рабочей силы для этого строительства» (документ № 74).

В тот же день, 13 апреля 1932 г., было принято постановление СНК СССР № 541 о строительстве вторых путей на участке Каримская — Уруша Забайкальской железной дороги.

25 апреля 1932 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 612/150/с «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», где было записано: «Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

— Обязать НКПС обеспечить немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению Байкало-Амурской железной дороги, снарядить необходимое число изыскательных партий и обеспечить первоочередность переброски необходимых для данного строительства материалов, продовольствия, оборудования, рабсилы, а также переброску на это строительство необходимых специалистов за счет менее ударных новостроек и эксплуатационной сети НКПС.

— Обязать НКПС, НКТруд и ОГПУ в декадный срок доложить СНК СССР план покрытия потребности данного строительства в рабсиле.

— Включить строительство магистрали Уруша — Пермская на Амуре в список строек оборонного значения и обязать указанные выше ведомства и организации выделить в 3-дневный срок специальных лиц из руководящего состава, персонально ответственных за выполнение настоящего постановления во внеочередном порядке» (документ № 75).

25 октября 1932 г. В.М. Молотов подписал еще одно постановление СНК СССР — № 1639/333сс «Об объектах строительства, выполняемых силами ОГПУ», в котором говорилось: «Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. В связи с возложением на ОГПУ двух важнейших строительства: канала Волга — Москва и Байкало-Амурской магистрали — запретить возложение на лагерь ОГПУ каких бы то ни было новых работ, считая для лагерей ОГПУ основными работами следующие объекты:

- а) окончание работ на Белморстрое;
- б) строительство канала Волга — Москва;
- в) строительство Байкало-Амурской магистрали;
- г) Колыма;
- д) работы по Ухте и Печоре;
- е) заготовка дров для Ленинграда и Москвы в существующих программах.

2. Ввиду возложения на ОГПУ строительства перечисленных важнейших объектов — прекратить передачу вольных и заключенных специалистов лагерей ОГПУ другим организациям» (документ № 76).

В подписанном 27 октября 1932 г. постановлении СНК СССР № 1650/340с «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» было записано: «Возложить на ОГПУ строительство Байкало-Амурской железной дороги с использованием для этого строительства заключенных исправительно-трудовых лагерей ОГПУ.

Постановление СНК СССР о назначении начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги тов. Мрачковского оставить в силе.

Предложить НКПС:

а) обеспечить окончание проекта в пределах ст. Ольдой Уссурийской ж.д. и поселков: Тында, Дамбуки и Стойба на протяжении ориентировочно 750 км. — к 1 мая 1933 г., а полностью проект всей трассы ориентировочно протяжением 2000 км. — к 1 декабря 1933 г.;

б) направление трассы утвердить с прохождением, после примыкания у ст. Ольдой Уссурийской ж.д., через поселок Тынду и по пойме реки Гилюй на расстоянии не более 120—160 км. от существующей Уссурийской ж.д.. В пределах от поселка Стойба до озера Эверон направление трассы утвердить по южному варианту с переходом реки Бурей у Усть-Нимана.

в) утвердить план работ 1933 г. по Байкало-Амурской магистрали из расчета на 200 км. укладки, 6 млн куб. метров земляных работ и развертывание подготовительных работ по всей магистрали» (документ № 77).

Во исполнение указанного постановления СНК СССР 10 ноября 1932 г. Г.Г. Ягода подписал приказ ОГПУ № 1020с «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», где говорилось: «На ОГПУ, наряду со строительством Беломорско-Балтийского канала и канала Волга — Москва, возложено строительство Байкало-Амурской железной дороги (БАМ).

Это строительство включено в список строек оборонного значения и будет производиться Главным управлением лагерями ОГПУ с использованием в качестве рабочей силы заключенных и спецпоселенцев.

Для производства работ по строительству Байкало-Амурской железной дороги организовать Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь ОГПУ с местопребыванием управления в г. Свободном (ДВК).

На основании постановления СНК СССР от 27 октября 1932 г. начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги назначается тов. Мрачковский С.В.» (документ № 78).

Этим же приказом начальником управления Байкало-Амурского ИТЛ ОГПУ был назначен Н.Ф. Еремин (по совместительству с должностью помощника начальника ГУЛАГа), начальником финансового отдела строительства БАМа — Л.И. Берензон (по совместительству с должностью начальника Финансового отдела ОГПУ) и помощником начальника БАМлага — бывший помощник начальника Белбалтлага Б.Н. Кузнецов.

В связи с исключительно важным значением строительства Байкало-Амурской магистрали начальнику ГУЛАГа М.Д. Берману и его помощнику С.Г. Фирину было предложено бывать на строительстве БАМа от 1 до 3 месяцев по очереди «для непосредственного руководства строительством».

Постановлением СНК СССР № 1772-382с от 17 августа 1933 г. новым начальником строительства БАМа вместо С.В. Мрачковского был назначен бывший начальник работ и помощник главного инженера Беломорстроя ОГПУ Нафталий Аронович Френкель (документ № 79). (В 1923 г. он был осужден на 10 лет по ст. 98 УК Украинской ССР (за превышение власти) и ст. 188 (за вымогательство), в 1927 г. был освобожден, в 1932 г. судимость была снята. 27 мая 1927 г. был назначен начальником экономической части УСЛОНа ОГПУ, 1 июля 1930 г. был назначен старшим консультантом производственно-экономического отдела УЛАГа ОГПУ, а 16 ноября 1931 г. его назначили начальником работ и помощником главного инженера Беломорстроя ОГПУ.) Приказом НКВД СССР № 8 от 15 июля 1934 г. Н.А. Френкель по совместительству был назначен и начальником БАМлага.

Постановлением СНК СССР № 651-149сс от 22 апреля 1937 г. «О дополнительных вложениях по железнодорожному строительству, осуществляемому ГУЛАГом НКВДудела на Дальнем Востоке» НКВД СССР было обязано:

к 1 августа 1937 г. сдать в постоянную эксплуатацию вторые пути Карымская — Хабаровск;

сдать вторые пути Хабаровск — Ворошилов во временную эксплуатацию с обеспечением движения на всем протяжении второго пути без ограничения скорости к 1 сентября 1937 г. и в постоянную эксплуатацию — к 1 декабря 1937 г.;

сдать в постоянную эксплуатацию железную дорогу Волочаевка — Комсомольск не позднее 1 октября 1937 г.;

сдать во временную эксплуатацию линию Биробиджан — Блюхерово к 1 октября 1937 г.;

полностью закончить в 1937 г. строительство линии Тахтамыгда — Тында;

не позднее 1 апреля 1938 г. обеспечить окончание строительства мостов через реки Иман, Бикин, Усури и Хор.

В связи с окончанием строительства вторых путей на Дальнем Востоке на НКВД СССР была возложена новая задача. 17 августа 1937 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1402-317с «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором, в частности, было записано следующее:

«1. Приступить к строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Советской Гавани протяжением 5.000 километров.

2. В 1938 году развернуть строительство, начиная со следующих участков:

Разъезд Известковый<sup>1</sup> — Усть-Ниман протяжением 395 километров.

Комсомольск — Усть-Ниман — «- 560 —«-

Тайшет — Падун — «- 350 —«-

Падун — Усть-Кут — «- 450 —«-

Тында — река Зeya — «- 300 —«-

3. Установить следующие сроки открытия движения поездов: на участке разъезд Известковый — Усть-Ниман 1-го ноября 1939 года, а на участке Комсомольск — Усть-Ниман — 1-го ноября 1940 года.

4. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали возложить на Наркомвнудел СССР.

Ассигнования на строительство Байкало-Амурской магистрали выделять непосредственно Наркомвнуделу СССР отдельной статьей.

5. Возложить на НКПС:

а) своевременное обеспечение проектами и сметами строительства Байкало-Амурской магистрали;

б) наблюдение за качеством работ по строительству Байкало-Амурской магистрали;

в) приемку работ на законченных участках.

6. Обязать Госплан СССР, НКПС и Наркомвнудел СССР к 15-му октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения:

а) об очередности и сроках строительства отдельных участков магистрали, а также о сроках окончания строительства всей магистрали от Тайшета до Советской Гавани;

б) о размерах финансирования на 1938 год и предварительные соображения о капитальных вложениях на последующие годы;

в) о сроках составления и утверждения технических проектов и смет и мероприятий для форсирования производства изысканий и составления проектов всей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали;

г) о мероприятиях по обеспечению выполнения строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (обеспечение инженерно-техническими и административно-хозяйственными кадрами, создание строительных баз, ремонтных заводов и мастерских, разработка наиболее рациональных типов машин и механизмов, потребных для осуществления строительства, с учетом особенностей района проектируемой трассы).

7. Госплану СССР, с привлечением соответствующих Наркоматов, к 15-му октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения об обеспечении

<sup>1</sup> В документах встречается разнобой: Известковый — Известковая. Первое название сослагается со словом «разъезд», второе со словом «станция».

строительства Байкало-Амурской магистрали местными строительными материалами (цемент, лес, кирпич, известь и проч.).

8. Обязать Наркомзем СССР в сроки по согласованию с Наркомвнуделом СССР и НКПС произвести обследование района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали для создания сельскохозяйственных и кормовых баз; план работ по обследованию представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года.

9. Обязать Наркомвнудел СССР разработать мероприятия по заселению района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и представить их в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года.

10. Обязать Наркомвод:

а) в сроки по согласованию с НКПС и Наркомвнуделом произвести изыскания и экономические обследования и разработать мероприятия по реконструкции водных путей, как для обеспечения завоза материалов и оборудования для нужд строительства, так и для правильного сочетания работы водного транспорта с проектируемой железнодорожной магистралью;

б) к 15 октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения об обеспечении тоннажем для завоза материалов и оборудования для нужд строительства.

11. Обязать Наркомфин СССР, совместно с Наркомвнуделом СССР, представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 г. предложения:

а) о наделении строительства оборотными средствами;

б) об освобождении строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от попенной платы, а также от платы за полезные ископаемые и за угоidia занимаемых земель.

12. Обязать ВЦСПС, по согласованию с Наркомвнуделом СССР, разработать систему оплаты труда и льгот для вольнонаемных инженерно-технических и административно-хозяйственных работников, занятых на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

13. Обязать НКПС, Наркомтяжпром, Наркомздрав СССР при планировании распределения молодых специалистов, оканчивающих в ближайшее время высшие и средние учебные заведения, предусмотреть и обеспечить потребность строительства Байкало-Амурской магистрали по заявкам Наркомвнудела СССР.

14. Госплану СССР, НКПС и Наркомвнуделу СССР разработать и представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года предложения о порядке производства изысканий, составления проектов и смет и рабочих чертежей.

15. Наркомвнуделу СССР теперь же приступить к подготовительным работам на участках Тайшет — Падун и разъезд Известковый — Усть-Ниман<...>» (документ № 80).

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) 2 сентября 1937 г. Н.И. Ежов подписал приказ НКВД СССР № 00561 «Об организации строительства Байкало-Амурской ж.-д. магистрали», которым было организовано управление строительства Байкало-Амурской ж.-д. магистрали во главе с Н.А. Френкелем.

На БАМлаг НКВД СССР было возложено окончание работ по строительству вторых путей Карымская — Хабаровск — Ворошилов, глубоких обходов на участке Хабаровск — Ворошилов и линии Биробиджан — Блюхерово, а так-



же подготовительные работы на участках разъезд Известковый — Усть-Ниман, Комсомольск — Усть-Ниман, Тайшет — Падун и Тында — Зeya (документ № 81).

По состоянию на 1 апреля 1938 г. на строительстве БАМ НКВД СССР находились около 269 000 заключенных. Такое большое количество рабочих было трудно управляемым для одного БАМлага, поэтому приказом НКВД СССР № 0100 от 22 мая 1938 г. на базе БАМлага были организованы шесть лагерей НКВД: Амурский, Буреинский, Восточный, Западный, Юго-Восточный и Южный, для руководства которыми было организовано Управление железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке (УЖДС НКВД на ДВ) во главе с Н.А. Френкелем (по совместительству он был также назначен начальником Амурского лагеря НКВД, г. Свободный). Начальниками других лагерей были назначены: Южного — И.Д. Шеммель, Западного — Г.П. Большаков, Восточного — Н.Ф. Потемкин, Буреинского — А.Д. Давыдов и Юго-Восточного — Б.Н. Кузнецов.

Строительство железных дорог было распределено между указанными лагерями НКВД следующим образом:

Амурский: окончание вторых путей Карымская — Ворошилов, строительство голового участка БАМА Тахтамыгда — Тында и участка Тында — Зeya;

Южный: линия № 202;

Западный: линия Тайшет — Падун;

Восточный: линия Комсомольск — Усть-Ниман;

Буреинский: линия Известковая — Усть-Ниман;

Юго-Восточный: Волочаевка — Комсомольск и линии № 2 (документ № 82).

По состоянию на 1 октября 1938 г. в этих вновь организованных лагерях НКВД содержалось заключенных: в Амурском — 125 313 человек, в Буреинском — 40 224, в Восточном — 12 908, в Западном — 15 643, в Юго-Восточном — 31 116 и в Южном — 39 772 человека.

17 мая 1938 г. В.М. Молотов подписал постановление СНК СССР № 651-138с «О мероприятиях по заселению района Байкало-Амурской магистрали», где было записано: «В целях хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали <...>

— Возложить на Наркомвнудел СССР, наряду со строительством Байкало-Амурской магистрали и в соответствии со сроками окончания отдельных участков строительства, заселение района Байкало-Амурской магистрали следующими контингентами:

а) рабочими, колхозниками и единоличниками, изъявившими желание переселиться на новые места жительства;

б) бывшими заключенными, освобожденными после срока отбывтия наказания, и их семьями.

— ...разрешить Наркомвнуделу СССР отобрать из числа заключенных, не отбывших полностью срока заключения, в порядке поощрения за добросовестную работу для сельскохозяйственного поселения.

— Предоставить Народному Комиссариату Внутренних Дел Союза ССР право досрочно освобождать из мест заключения и трудовых поселений всех членов семей поселенцев района Байкало-Амурской магистрали, которые выразят желание

присоединиться к своим семьям и которые удовлетворяют условиям досрочного освобождения по своей работе и поведению».

«О льготах для работников строительства Байкало-Амурской жел.-дор. магистрали» говорилось в постановлении СНК СССР № 652-139с, подписанном в тот же день, 17 мая 1938 г.: «Учитывая особо трудные условия на строительстве Байкало-Амурской ж.-д. магистрали, распространить на работников, непосредственно работающих на строительстве БАМа, следующие льготы...» (здесь были и оклады в полуторном размере, и подъемные в двойном размере, и жилплощадь за счет строительства, и бесплатные железнодорожные билеты, и многие другие льготы, которые вводились с 1 июня 1938 г.).

3 июня 1938 г. В.М. Молотов подписал еще одно постановление СНК СССР № 713-164с о строительстве БАМа, которым была утверждена очередность строительства отдельных участков магистрали:

Тайшет — Падун: начало работ по строительству — 1938 год, срок сдачи в постоянную эксплуатацию — 1 ноября 1941 г.;

Падун — Усть-Кут: 1939 — 1 ноября 1942 г.;

Усть-Кут — Делакоры: 1940 — 1 января 1944 г.;

Делакор — Нюкжа: 1941 — 1 ноября 1945 г.;

Нюкжа — Тында: 1940 — 1 ноября 1945 г.;

Тында — Зея: 1938 — 1 ноября 1942 г.;

Зея — Усть-Ниман: 1940 — 1 декабря 1943 г.;

Усть-Ниман — Комсомольск: 1938 — 1 ноября 1942 г.;

Комсомольский узел: 1939 — 1 июля 1942 г.;

Комсомольск — Совгавань: 1939 — 1 декабря 1942 г.;

Известковый — Усть-Ниман: 1938 — 1 января 1941 г.;

переход через реку Амур: 1939 — 1 июня 1942 г.

Этим же постановлением СНК СССР на НКВД СССР было возложено составление проектных заданий, технических проектов и рабочих чертежей, оставив за НКПС лишь составление основных технических условий по строительству БАМа. Из НКПС в НКВД СССР передавались все проектные конторы и работники НКПС, занятые по изысканию и проектированию БАМа. Приказом НКВД СССР № 722 от 5 апреля 1939 г. заместителем начальника Управления железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке по изысканиям и проектированию и начальником «БАМпроекта УЖДС НКВД» был назначен бывший начальник конторы по проектированию БАМ НКПС Ф.А. Гвоздецкий.

13 августа 1938 г. заместитель наркома внутренних дел СССР С.Б. Жуковский подписал приказ № 0155, в котором говорилось: «За последнее время побегии заключенных из БАМлага НКВД приняли массовый характер. В числе бежавших большое количество заключенных, осужденных за контрреволюционную деятельность. Больше 50% беглецов не задержано.

Такое положение нетерпимо и является результатом грубого нарушения приказа Наркома о беспощадной борьбе с побегими и бездеятельностью в этом вопросе руководства охраны и 3-го отдела.

В частях воензированной охраны БАМлага НКВД имеет место нарушение дисциплины и устава караульно-конвойной службы. Среди стрелков и младшего начсостава участились случаи связи с заключенными, групповые пьянки, хулиганство. <...>

За преступную бездеятельность по борьбе с побегами начальника Военизированной охраны БАМлага НКВД Савицкого И.Г. и бывшего начальника отделения 3-го отдела БАМлага НКВД Стомаченко А.А. снять с работы и отдать под суд».

БАМлаг НКВД был расформирован приказом НКВД СССР № 0100 от 20 мая 1938 г. Из лагеря бежало в 1934 г. — 10 102 заключенных, в 1935 г. — 14 241, в 1936 г. — 12 537, в 1937 г. — 9030 и в 1938 г. — 6585 заключенных.

14 марта 1939 г., выступая на XVIII съезде ВКП(б) с докладом «О 3-м пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР», Председатель СНК СССР В.М. Молотов в разделе «О транспорте и связи» сказал: «Общий громадный рост народного хозяйства Советского Союза и широкое включение в экономическую жизнь страны отдаленных районов предъявляют новые большие требования к транспорту, особенно к железнодорожному транспорту. Достаточно сказать, что, например, в 1937 году 90% грузооборота выполнялось железнодорожным транспортом, 8% — речным транспортом и только 2% — автотранспортом. <...>

В особом положении находятся районы Восточной части СССР и, в первую очередь, Дальний Восток, а также районы, расположенные в глубине страны. Им в плане строительства в третьей пятилетке уделяется особенно большое внимание.

На Дальнем Востоке развертывается крупное промышленное строительство и усиленно проводятся железнодорожные пути. В третьей пятилетке будет уже частично действовать Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, дающая новую мощную связь ДВК с Сибирью. Дальне-Восточный край мы рассматриваем как требующий всемерного дальнейшего укрепления мощный форпост советской власти на Востоке»<sup>1</sup>.

26 марта 1939 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали совместное постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 373-52с, которым был утвержден акт правительственной комиссии по приемке вторых путей Карымская — Хабаровск в постоянную эксплуатацию.

31 марта 1939 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 412-59сс «О железнодорожном строительстве Наркомвнудела на Дальнем Востоке», в котором было, в частности, записано: «...по Байкало-Амурской магистрали в первую очередь закончить восточные участки: Известковый — Ургал и Усть-Ниман — Комсомольск; провести в 1939 году подготовительные работы на участке Комсомольск — Совгавань и на переходе р. Амура у Комсомольска с расчетом разворота строительства в 1940 году; продолжать работы на участке Тында — Зея; на участке Зея — Усть-Ниман организовать работы с таким расчетом, чтобы обеспечить открытие временного движения на этом участке к 1 ноября 1942 года; на участке Тайшет — Братск ограничиться в 1939 году минимальными объемами работ; на остальных западных участках вести изыскания и проектирование; для перехода реки Амура у г. Комсомольска построить железнодорожный мост.

В соответствии с изложенным установить следующие лимиты капиталовложений Наркомвнудела на 1939 год:

<sup>1</sup> XVIII съезд ВКП(б). Стенографический отчет. М., 1939. С. 299, 302.

— по Байкало-Амурской магистрали — 304 млн рублей, в том числе: Усть-Ниман — Комсомольск — 90 млн рублей, Известковский — Ургал — 115 млн рублей, Комсомольск — Совгавань — 50 млн рублей, Тында — Зея — 15 млн рублей, Тайшет — Братск — 15 млн рублей, Бам — Тында — 12 млн рублей.

Установить следующие сроки открытия временного движения и ввода в постоянную эксплуатацию отдельных участков Байкало-Амурской магистрали: Усть-Ниман — Комсомольск: открытие временного движения — 1941 год, ввод в постоянную эксплуатацию — 1942 год; Известковский — Ургал — Усть-Ниман: 1940 г. / 1941 г.; Комсомольск — Совгавань: 1941 г. / 1942 г.; Тында — Зея: 1941 г. / 1942 г.; Зея — Усть-Ниман: 1 ноября 1942 г. / 1943 г.; мост через р. Амур у Комсомольска: ввод в постоянную эксплуатацию — 1942 год.

Приказом НКВД СССР № 001029 от 31 августа 1939 г. были объявлены ИТЛ, входящие в состав УЖДС ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке:

— Буреинский ИТЛ с дислокацией на станции Известковая Дальневосточной ж.д.;

- Восточный ИТЛ (г. Комсомольск Хабаровского края);
- Южный ИТЛ (г. Улан-Удэ Бурят-Монгольской АССР);
- Юго-Восточный ИТЛ (станция Волочаевка Дальневосточной ж.д.);
- Приморский ИТЛ (станция Раздольная Приморской ж.д.);
- Нижне-Амурский ИТЛ (г. Комсомольск Хабаровского края)».

На основании постановления СНК СССР № 17-6с от 4 января 1940 г. и приказа НКВД СССР № 0014 от того же числа «в целях улучшения оперативного и технического руководства железнодорожным строительством, проводимым НКВД СССР на базе отдела ж.-д. строительства ГУЛАГа НКВД СССР и Управления железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке было организовано Главное управление железнодорожного строительства (ГУЖДС) НКВД СССР. Начальником ГУЖДС и заместителем начальника ГУЛАГа (по совместительству) был назначен Н.А. Френкель.

Входившие в систему УЖДС ГУЛАГа НКВД на ДВ управления лагерей Восточного, Юго-Восточного и Приморского были расформированы, личный состав и имущество Восточного и Юго-Восточного лагерей переданы Нижне-Амурскому лагерю НКВД, а Приморского — Амурскому лагерю.

Строительство железных дорог было распределено следующим образом:

Амурский лагерь НКВД (начальник лагеря и строительства — И.Г. Петренко): вторые пути Карымская — Хабаровск — Ворошилов; линия Биробиджан — Ленинское (№ 2); линия Завитая — Поярково (№ 208); линия Барановское — Посыет (№ 206) и линия БАМа (Бам — Тында — Зея);

Нижне-Амурский лагерь НКВД (начальник лагеря и строительства — Г.П. Большаков): линия Комсомольск — Совгавань; линия Комсомольск — Ургал и линия Комсомольск — Волочаевка;

Буреинский лагерь НКВД (начальник лагеря и строительства — Н.Ф. Потемкин): линия Известковая — Ургал — тоннель;

Южный лагерь НКВД (начальник лагеря и строительства — И.Д. Шеммель): линия Улан-Удэ — Наушки (№ 202) и строительство участка БАМа (Тайшет — Братск).

4 июня 1940 г. начальник ГУЖДС НКВД СССР Н.А. Френкель направил на имя наркома внутренних дел СССР Л.П. Берии докладную записку о проделанной

работе: «Начиная с 1933 года система бывшего УЖДС НКВД на Дальнем Востоке осуществляет огромное по значимости и колоссальное по объему, протяженности и многообразию железнодорожное и оборонное строительство.

До настоящего времени построено и находится в постоянной и временной эксплуатации 4075 километров главного пути и 1411 километров станционных путей, а всего 5486 километров.

От Карымской до Хабаровска — 2220 км;

— от Хабаровска до Ворошилова с глубокими обходами — 724 км.;

— Улан-Удэ — Наушки (№ 202) — 247 км.;

— линия Биробиджан — Ленинское (№ 2) — 129 км.;

— линия Барановский — Посыет — Краскино (№ 206) (в районе Хасана) — 228 км.;

— линия Волочаевка — Комсомольск — 355 км.;

— Кандалакша — Куолярви — 172 км.

Всего — 4075 км. <...>

Кроме того, по магистрали БАМ протяженностью 5000 километров производятся изыскания, проектирование и постройка новых линий. Из них построено главного пути 488 километров и станционных 38 километров.

— Бам — Тында — 175 км.;

— Тайшет — Братск — 57 км.;

— Известковый — Ургал — 175 км.;

— Ургал — Комсомольск — 72 км.;

— Комсомольск — пристань — 9 км. <...>

Строительство вторых путей на Дальнем Востоке следует рассматривать как сооружение мощной, первоклассной железнодорожной магистрали высокой пропускной способности, великолепно оснащенной и оборудованной на уровне требований современной железнодорожной техники. <...>

В период боев в районе Халхингол (МНР) НКВД принимал деятельное участие в сооружении значительной части земляного полотна на протяжении 118 километров на линии Борзе — Баянь — Тумень (документ № 83).

20 июля 1940 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР «за успешное выполнение заданий Правительства по строительству вторых путей и новых железных дорог на Дальнем Востоке» было награждено 668 работников железнодорожного строительства, в том числе орденом Ленина было награждено 9 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 33, Красной Звезды — 2, «Знак Почета» — 108, медалью «За трудовую доблесть» — 155 человек, медалью «За трудовое отличие» — 361 человек.

Орденом Ленина были награждены начальник ГУЖДС НКВД СССР Н.А. Френкель и главный инженер этого главка А.К. Бакин.

Орденом Трудового Красного Знамени — начальник БАМпроекта и заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР Ф.А. Пвоздевский, начальник Амурского ИТЛ НКВД И.Г. Петренко, бывший начальник Буреинского ИТЛ НКВД Н.Ф. Потемкин.

Орденом Красной Звезды — бывший начальник Западного, а затем Нижне-Амурского ИТЛ НКВД Г.П. Большаков.

Орденом «Знак Почета» — бывший начальник Юго-Восточного ИТЛ Б.Н. Кузнецов, заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР П.В. Худяков и начальник Южного ИТЛ НКВД И.Д. Шеммель.

Медалью «За трудовое отличие» были награждены начальник Нижне-Амурского ИТЛ В.А. Барабанов и бывший начальник этого же лагеря Д.В. Успенский.

7 марта 1941 г. народный комиссар внутренних дел СССР Л.П. Берия направил на имя И.В. Сталина и В.М. Молотова письмо, где говорилось: «План железнодорожного строительства НКВД СССР на 1941 год утвержден постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) 17 января 1941 года № 127 в размере 1350 млн рублей.

В соответствии с этим планом железнодорожного строительства НКВД СССР в 1941 году должен обеспечить ввод во временную эксплуатацию 2048 километров новых путей, в том числе:

- Известковая — Ургал — 331 км.
- пристанская ветка на Амуре — 7,1 км.

Установленный на 1941 год план железнодорожного строительства не обеспечивает окончания работ по ряду строек в ранее установленные сроки.

Линии Байкало-Амурской ж.-д. магистрали.

Комсомольск — Совгавань протяжением 433 км. Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 31 марта 1939 года № 412-59сс срок открытия временного движения установлен — 1941 год и постоянного движения — 1942 год.

При проектной стоимости этой дороги 1160 млн рублей, для открытия временного движения потребуется вложений не менее 750 млн рублей. Сделано всего работ до 1 января 1941 года на 108 млн рублей. До пуска временного движения осталось работ на 600—650 млн рублей.

По плану 1941 года отпущено 43 млн рублей. Конечно, при таких капиталовложениях временное движение в 1941 году не будет обеспечено, не будет оно обеспечено и в 1942 году, так как за один 1942 год сделать работ на 550—600 млн рублей будет невозможно.

НКВД СССР просит пересмотреть срок открытия временного движения на линии Комсомольск — Совгавань и перенести его в соответствии с капиталовложениями 1941 года.

Усть-Ниман — Комсомольск протяжением 554 км. Открытие временного движения постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 31 марта 1939 года № 412-59сс установлен в 1941 году. Проектная стоимость дороги 1300 млн рублей. Для открытия временного движения требуется около 900 млн рублей. Сделано работ до 1941 года на 117 млн рублей, в 1941 году отпущено 20 млн рублей только на строительство тоннеля. При этих капиталовложениях открытие временного движения в 1941 и 1942 годах не обеспечено.

НКВД СССР просит пересмотреть сроки окончания строительства линии Усть-Ниман — Комсомольск и установить новые в соответствии с капиталовложениями 1941 года.

Комсомольский узел решением СНК СССР 1938 года от 3 июня № 713-164с установлен срок сдачи в постоянную эксплуатацию 1942 год. Для открытия движения нужно произвести работ до 200 млн рублей. Сделано всего на 2 млн рублей. В 1941 году средств не выделено совершенно.

При этих условиях открытие движения в 1942 году, как это было записано в решении СНК СССР в 1938 году, не будет выполнено.

НКВД СССР просит установить новый срок окончания строительства Комсомольского ж.-д. узла.

Аналогичное положение с другими линиями Байкало-Амурской магистрали: Тында — Зeya, Зeya — Усть-Ниман, Тайшет — Братск — Усть-Кут — Делакоры — Нюксы — Тында и переход через Амур в Комсомольске.

По этим участкам постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 3 июня 1938 г. № 713-164с были установлены различные сроки окончания строительства.

В связи с тем, что на этих линиях в 1939 и 1940 годах работ не производилось и в 1941 году отпущено 30 млн рублей только на линию Тайшет — Братск, НКВД СССР просит пересмотреть сроки окончания строительства и этих линий.

Линия Бам — Тында. Эта линия строилась для выхода с Амурской ж.д. на будущую Байкало-Амурскую магистраль.

На участке Бам (Амурской ж.д.) — Тында, протяжением 175,8 км., с 1937 года открыто временное движение, обеспечивающее провоз грузов на Алдан. Эта линия сокращает перевозку грузов для Якутии по автодороге на 176 км.

НКВД СССР просит обязать НКПС принять линию Бам-Тында и включить ее в число действующих участков Амурской ж.д.

По плану работ 1941 года по железнодорожному строительству НКВД СССР не решен до сего времени вопрос с металлическими фермами для железнодорожных мостов, <...> что ставит под угрозу обеспечение временного движения в 1941 году <...> сданной НКПС в постоянную эксплуатацию линии Волочаевск — Комсомольск, где деревянный мост через р. Тунгуску находится в аварийном положении и до ледохода весной в 1941 году обязательно должен быть заменен.

НКВД СССР просит обязать Экономсовет при СНК СССР:

— пересмотреть сроки строительства ж.-д. линии Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и установить новые сроки в соответствии с капиталовложениями 1941 года и стоимостью этих линий».

Постановлением СНК СССР № 1718-786сс от 30 июня 1941 г. и приказом НКВД СССР № 00911 от 11 июля 1941 г. был объявлен список ударных сверхлимитных строек НКВД СССР на 3 квартал 1941 года, в числе которых были: БАМ, Пристанская ветвь № 2, строительства № 206 и 208, нефтепровод Оха — Циммермановка.

Приказом НКВД СССР № 001101 от 18 августа 1941 г. работа по строительству БАМа была прекращена (документ № 84).

29 июня 1942 г. ГУЛЖДС НКВД СССР направило в ЦК ВКП(б) справку о своей работе, в которой было записано, что на 1 января 1942 г. уложено главного пути: Известковая — Ургал (Бурлаг) — 334,1 км.; линия Бам — Тында — 177,4 км. В ноябре 1941 г. открыто рабочее движение на линии Ургал — Известковая протяжением 334 км.

О работе лагерей БАМа сообщалось следующее:

Бурлаг: 2100 вольнонаемных, 54 000 заключенных и 3100 военнослужащих ВОХР; Нижне-Амурлаг: 1500 вольнонаемных, 41 000 заключенных и 3300 военнослужащих ВОХР; Южлаг: 200 вольнонаемных, 7000 заключенных и 400 военнослужащих ВОХР.

Буреинский ИТЛ НКВД (станция Известковая Дальне-Восточной ж.д. Хабаровского края) организован в мае 1938 г. на базе 7-го района БАМлага НКВД; главная задача лагеря — строительство ж.-д. линии Известковая — Ургал протяжением 334 км., кроме того, строительство других вспомогательных ж.-д. линий: Усть-Ни-

ман — Комсомольск, Бам — Тында, линия № 206, линия № 208, ветка — пристань, Ургал — тоннель.

Ж.-д. линия Известковая — Ургал была закончена с оставлением недоделок и сдана во временную эксплуатацию в 1941 г. Она соединяет Буреинский угольный бассейн с Дальне-Восточной ж.-д. магистралью, что дает возможность использовать Буреинский уголь для снабжения Дальневосточной металлургической промышленности.

Общая сумма капложений на 1941 год составила 175 925 000 рублей.

С 1941 г. начальник Бурлага И.Г. Петренко.

Нижне-Амурский ИТЛ НКВД (г. Комсомольск-на-Амуре) организован в 1938 году для строительства ж.-д. линии Комсомольск — Совгавань, тоннель — Комсомольск, строительства моста через реку Тунгуску, перехода через реку Амур и строительства Комсомольского ж.-д. узла. Общая протяженность ж.-д. линий строительства составляет около 1300 км.

В 1941 году сданы в эксплуатацию НКПС ж.-д. линии: Комсомольск — Совгавань — 433 км.; тоннель — Комсомольск — 523 км.; Волочаевск — Комсомольск — 344 км.

«В настоящее время перед коллективом строителей Нижне-Амурлага поставлена основная задача: окончить и сдать в постоянную эксплуатацию строительство нефтепровода Оха — Софийское и к 1 сентября 1942 года открыть перекачку нефти с Охинских нефтепромыслов для обеспечения Дальнего Востока своей нефтью.

По состоянию на 1 января 1942 года в лагере работало: вольнонаемных — 5193 человека, из них ВОХР — 3731 человек, заключенных — 34 203 человека.

27 апреля 1942 года начальником Нижнеамурлага утвержден старший лейтенант гб Г.М. Орендлихерман».

21 мая 1943 г. было принято постановление ГКО № 3407сс и 26 мая 1943 г. подписан приказ НКВД СССР № 00894 «О строительстве железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань», на основании которых указанное строительство было возложено на ГУЛЖДС НКВД СССР, а на месте было организовано управление строительства ж.-д. линии Комсомольск — Совгавань, получившее наименование «Управление строительства № 500 НКВД СССР», начальником которого был назначен начальник Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД СССР Ф.А. Гвоздевский (по совместительству). Управление строительства размещалось в городе Комсомольске.

Для строительства участка железной дороги от Совгавани до перевала Сихотэ-Алинь, а также строительства причалов и портовых сооружений в бухте Ванина и Константиновской был организован Восточный лагерь НКВД во главе с М.В. Филимоновым.

Строительство участка от Комсомольска до перевала Сихотэ-Алинь включительно, а также строительство паромной переправы на реке Амур было возложено на Нижне-Амурлаг во главе с И.Г. Петренко.

Приказом НКВД СССР № 00595 от 18 мая 1944 г. был организован Перевальный ИТЛ НКВД во главе с Д.В. Успенским, на который было возложено строительство на участке Сихотэ-Алиньского перевала.

Строительство ж.-д. линии протяжением 475 километров от Комсомольска до Советской Гавани должно было быть закончено к 1 августа 1945 г., и 27 июля 1945 г.



нарком внутренних дел СССР Л.П. Берия доложил председателю Государственного Комитета Обороны СССР И.В. Сталину, что 15 июля уложен последний километр пути, а 20 июля прошел первый рабочий поезд от левого берега реки Амур у г. Комсомольска до бухты Ванина в Татарском проливе.

На 20 июля 1945 г. было открыто 40 станций и разъездов, 4 депо и 18 пунктов водоснабжения. На протяжении всей линии построено свыше 500 средних и малых мостов, труб и других искусственных сооружений, 7 больших бетонных мостов с металлическими фермами через горные реки Хунгари, Хуту, Мули и другие. На переходе через главный Сихотэ-Алиньский горный хребет построен тоннель протяжением 400 метров. Вновь сооруженная железная дорога соединяется с основной Дальневосточной магистралью на реке Амур у г. Комсомольска паромной переправой. В бухте Ванина были построены два морских причала, что позволяет принимать одновременно три большегрузных парохода по 10 тысяч тонн каждый (документ № 85).

8 сентября 1945 г. Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001026, которым на основании постановления ГКО № 9898сс от 23 августа 1945 г. о направлении военнопленных японцев на строительство Байкало-Амурской магистрали были организованы 8 лагерей НКВД для военнопленных:

лагерь № 1 в городе Комсомольске Хабаровского края на 30 000 человек с шестью лаготделениями по 5000 человек каждое на трассе Комсомольск — Совгавань;

лагерь № 2 в городе Совгавань Приморского края на 20 000 человек с четырьмя лаготделениями по 5000 человек каждое;

лагерь № 3 на станции Райчиха Амурской железной дороги Хабаровского края на 10 000 человек с двумя лаготделениями по 5000 человек каждое;

лагерь № 4 на станции Известковая Дальне-Восточной железной дороги Хабаровского края на 35 000 человек с семью лаготделениями по 5000 человек каждое на трассе Известковая — Ургал;

лагерь № 5 в городе Комсомольске Хабаровского края на 35 000 человек с семью лаготделениями по 5000 человек каждое на трассе Ургал — Комсомольск;

лагерь № 6 в поселке Красная Заря Читинской области на 15 000 человек с тремя лаготделениями по 5000 человек каждое на трассе Бам — Тында;

лагерь № 7 на станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги Иркутской области на 45 000 человек с девятью лаготделениями по 5000 человек каждое на трассе Тайшет — Братск;

лагерь № 8 в поселке Ново-Гришино Иркутской области на 10 000 человек с двумя лаготделениями по 5000 человек каждое.

4 октября 1945 г. Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001133, которым на основании постановлений ГКО № 9936с от 30 августа 1945 г. и СНК СССР № 2419-644сс от 21 сентября 1945 г. изыскания, проектирование и строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) было возложено на ГУЛЖДС НКВД СССР.

Строительство предполагалось осуществить в две очереди. К первой очереди было отнесено строительство следующих ж.-д. линий общим протяжением 1995 километров: Тайшет — Братск — Усть-Кут протяжением 700 км; Комсомольск — Ургал — 507 км; Известковая — Ургал — 334 км.

Строительство первой очереди было предписано закончить за четыре года и сдать НКПС в постоянную эксплуатацию к 1949 г.

Для производства работ были организованы:

Амурское управление ГУЛЖДС НКВД СССР в составе двух строительства: Амгуньского на участке Комсомольск — тоннель и Ургальского на участке Известковая — Ургал — тоннель;

Тайшетское строительство ГУЛЖДС на участке Тайшет — Братск;

Ленское строительство ГУЛЖДС на участке Братск — Усть-Кут.

Начальником Амурского управления строительства ГУЛЖДС НКВД СССР был назначен генерал-майор И.Г. Петренко, Амгуньского управления строительства — подполковник Н.Ф. Потемкин, Ургальского управления строительства — майор Н.Л. Ефимов, Тайшетского управления строительства — майор И.И. Орловский, Нижнеамурского управления строительства НКВД № 500 — подполковник Д.В. Успенский.

На начальника Управления строительства НКВД № 500 генерал-майора инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевого было возложено окончание строительства и сдача в постоянную эксплуатацию НКПС железнодорожной линии Комсомольск — Совгавань (бухта Ванина).

30 января 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил на имя председателя Совета Министров СССР И.В. Сталина письмо с просьбой о награждении наиболее отличившихся изыскателей и строителей построенной и сданной в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань (строительство № 500 МВД). Всего предлагалось наградить правительственными наградами 1453 строителя (документ № 86).

31 мая 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил на имя И.В. Сталина, В.М. Молотова, Л.П. Берии и Н.А. Вознесенского доклад об окончании строительства ж.-д. пути в 334 километрах от Известковой до станции Ургал, где были построены 16 станций и остановочных пунктов, 3 пункта основных и 8 пунктов временных водоснабжений, 2 временных депо, а также служебные, жилищно-бытовые и производственные здания (документ № 87).

7 ноября 1947 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину о том, что «6 ноября, в канун 30-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции, укладка главного пути на головном участке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Братска протяжением 310 километров, закончена и до ст. Братск пропущен первый поезд. <...>

Открытием рабочего движения поездов на участке Тайшет — Братск обеспечена возможность перевозок народнохозяйственных грузов до Братска для нужд золотой промышленности и местного населения.

Досрочное открытие движения рабочих поездов до Братска будет также способствовать развертыванию строительных работ на следующем участке Байкало-Амурской магистрали — от Братска до Усть-Куга, который свяжет реку Лену с железнодорожной сетью Советского Союза» (документ № 88).

30 апреля 1948 г. С.Н. Круглов вновь направил на имя И.В. Сталина письмо с просьбой о награждении строителей железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань, протяженностью 444 километра (документ № 89), а 18 мая того же года был подписан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награжде-

нии за строительство новых железных дорог представленных МВД СССР строителей.

Всего было награждено 1347 человек, из них: орденом Ленина — 8 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 107, орденом «Знак Почета» — 182, медалью «За трудовую доблесть» — 622, медалью «За трудовое отличие» — 428.

Орденом Ленина были награждены: начальник Желдорпроекта и заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР, ранее начальник управления строительства № 500 НКВД-МВД, а затем начальник Западного управления строительства БАМ генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский, бывший начальник Ургальского ИТЛ подполковник Н.Л. Ефимов и начальник ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майор И.Г. Петренко.

Орденом Трудового Красного Знамени были награждены: начальник Ургальского ИТЛ МВД подполковник Я.Ф. Арайс, главный инженер и заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР инженер-полковник А.К. Бакин, бывший начальник Приморской экспедиции строительства № 500 Н.И. Маккавеев, начальник Восточного управления строительства и лагерей БАМ МВД полковник Н.Ф. Потемкин, заместитель главного инженера ГУЛЖДС МВД СССР и бывший главный инженер управления строительства № 500 инженер-полковник В.И. Рождественский, бывший заместитель управления строительства № 500 по изысканиям и проектированию и начальник Сихотэ-Алиньской экспедиции (по совместительству) инженер-подполковник П.К. Татаринцев, начальник Нижне-Амурского ИТЛ МВД подполковник Д.В. Успенский, бывший начальник Восточного ИТЛ подполковник М.В. Филимонов, бывший начальник ГУЛЖДС МВД СССР генерал-лейтенант инженерно-технической службы Н.А. Френкель, главный инженер и заместитель начальника Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР инженер-полковник В.А. Червяков.

Постановлением Совета Министров СССР № 1719-686с от 22 мая 1948 г. и приказом МВД СССР № 0337 от 9 июня 1948 г. было объявлено о подготовке к восстановлению законсервированной железнодорожной линии Бам — Тында и о подготовке к строительству железной дороги Тында — Хандыга с ответвлением на город Якутск.

В докладе министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину и Л.П. Берии 24 ноября 1949 г. о выборе направления железнодорожной линии Бам — Тында — Хандыга и о сроках строительства отдельных ее участков было записано: «Министерство внутренних дел СССР вносит следующие предложения в отношении организации и сроков строительства Якутской железнодорожной магистрали по рекомендуемому направлению:

1. Строительство вести с двух сторон — от ст. Бам Амурской железной дороги на север и от Якутска на восток и на юг с использованием для завоза грузов железнодорожной линии Тайшет — Усть-Кут и реку Лена.

2. Осуществить строительство в три очереди.

В первую очередь построить участок Бам — Тында — Чульмакан протяжением 480 километров и участок Якутск — Хандыга протяжением 350 километров. К строительству приступить в 1950 году и открыть временное движение поездов по участку Бам-Тында-Чульмакан в 4 квартале 1954 года, а по участку Якутск — Хандыга в 4 квартале 1953 года.

Во вторую очередь построить участок Чульмакан — Томмот протяжением 350 километров. К строительству приступить в 1952 году и открыть временное движение поездов в 4 квартале 1955 года.

В третью очередь построить участок Томмот — Якутск протяжением 500 километров. К строительству приступить в 1954 году и открыть временное движение поездов в 4 квартале 1958 года».

В докладе было также записано: «На основании имеющихся проектно-испытательских материалов в 1950 году возможно приступить к восстановлению и достройки участка Бам — Тында протяжением 176 километров и подготовительным работам к строительству на участке Тында — Чульмакан протяжением 304 километра».

Приказом МВД СССР № 081 от 7 февраля 1950 г. было предписано Желдорпроекту ГУЛЖДС МВД СССР представить в Госплан СССР все проектно-испытательские материалы прошлых лет по строительству железнодорожной линии Бам — Тында — Хандыга и строительству второй очереди БАМ.

Приказом МВД СССР № 0442 от 24 июня 1950 г. Ангарскому ИТЛ была поставлена задача: открыть рабочее движение поездов в декабре 1950 года на участке Братск — Усть-Кут протяжением 389 км, а в приказе МВД СССР № 0800 от 7 декабря 1950 г. записали: Ангарстрой МВД в 1950 году заканчивает укладку ж.-д. пути до реки Лена и с марта 1951 года приступает к сквозной перевозке народнохозяйственных грузов в северо-восточные районы СССР от станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги до станции Усть-Кут на реке Лене. Таким образом, западный участок БАМа в начале 1951 года вышел к реке Лена в районе Усть-Кута, где было начато строительство речного порта, судостроительного завода, верфи металлического судостроения и жилого поселка.

Приказом МВД СССР № 0139 от 1 марта 1951 г. было объявлено, что Совет Министров СССР утвердил постановлением № 497-240с от 22 февраля 1951 г. акт правительственной комиссии по приемке в постоянную эксплуатацию ж.-д. линии Известковая — Ургал с устранением недоделок до 1 июля 1951 г.

13 августа 1951 г. С.Н. Круглов направил на имя И.В. Сталина, В.М. Молотова, Л.П. Берии, Г.М. Маленкова, Н.А. Булганина, А.И. Микояна, Л.М. Кагановича и Н.С. Хрущева доклад об окончании строительства железнодорожной линии от станции Тайшет до Усть-Кута на реке Лене протяжением 702 километра (документ № 90).

После смерти И.В. Сталина и последовавшей затем коренной реорганизации органов внутренних дел и государственной безопасности ГУЛЖДС вместе со всеми своими стройками было передано из МВД в МПС СССР. Вот что было записано в акте от 1 апреля 1953 г. по передаче ГУЛЖДС о состоянии железнодорожных линий БАМа.

Железная дорога Тайшет — Братск. Строительство осуществлялось на основании постановлений СМ СССР № 799-253сс от 1 апреля 1947 г. и № 3134-1024сс от 4 сентября 1947 г. Железная дорога находится во временной эксплуатации с четвертого квартала 1947 г. Работы по строительству выполняются Ангарстроем. Сметная стоимость 701,1 млн рублей. На 1 января 1953 г. освоено капиталовложений 522,7 млн рублей. Протяжение — 310,9 км.

Железная дорога Братск — Усть-Кут. Строительство осуществлялось на основании постановления СМ СССР № 799-253сс от 1 апреля 1947 г. Железная до-

рога находится во временной эксплуатации с 25 ноября 1950 г. Работы по строительству выполняются Ангарстроем. Сметная стоимость 1003,4 млн рублей. На 1 января 1953 г. освоено капиталовложений 664,3 млн рублей. Протяжение — 379 км.

Железная дорога Известковая — Ургал. Строительство осуществлялось на основании постановлений СНК СССР № 1402-317с от 17 августа 1937 г. и СМ СССР № 799-253сс от 1 апреля 1947 г. Протяжение — 339,5 км. Сдана в постоянную эксплуатацию МПС 1 июля 1951 г. Сметная стоимость доделочных работ по акту правительственной комиссии утверждена в сумме 72,6 млн рублей. Работы по достройке поручены Нижнеамурстрою. На 1 января 1953 г. выполнено работ на сумму 33,9 млн рублей.

Железная дорога Ургал — Комсомольск. Строительство осуществлялось на основании постановлений СНК СССР № 1402-317с от 17 августа 1937 г. и СМ СССР № 799-253сс от 1 апреля 1947 г. Работы по строительству возложены на Нижнеамурстрой. Сметная стоимость 1480,4 млн рублей. На 1 января 1953 г. освоено капиталовложений 787,8 млн рублей. Из 508 км главного пути уложено 200 км.

Если учесть, что в 1943—1945 годах была построена железнодорожная линия Комсомольск — Совгавань протяжением 475 км, то из запланированных в 1945 г. к строительству 1995 км первой очереди БАМа к 1953 г. было построено 1704,4 км.

Достройка первой очереди и строительство второй очереди БАМа уже не были связаны с МВД СССР.

## ДОКУМЕНТЫ

№ 74

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 542

«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

*13 апреля 1932 г.*

*Не подлежит оглашению*

1. Предложить НКПСу:

а) немедленно приступить к подготовке и производству работ по постройке Байкало-Амурской железной дороги;

б) представить к 1 августа 1932 г. на рассмотрение СТО стройфинплан этой дороги со всеми исчерпывающими данными;

в) представить не позднее 1 мая 1932 г. Госплану СССР заявку на потребные стройматериалы и оборудование, необходимые для производства работ 1932 г.

Госплану СССР указанные заявки рассмотреть и представить свои соображения на утверждение СТО.

2. Установить на 1932 г. объем финансирования подготовительных работ по постройке подсобных предприятий, их оборудования, заготовке инвентаря и механических снарядов, лесоматериалов, постройке жилых помещений, завозу рабсилы, покупке продовольствия и фуража и проч. для строительства этой дороги в размере 50 миллионов рубл.

В счет этих ассигнований и впредь до утверждения СТО стройфинплана отпустить НКПСу на апрель — июль месяцы 18 миллионов рублей и 3 миллиона рублей на расходы по изысканиям.

3. Обязать Наркомтруд СССР отвести НКПСу районы вербовки необходимой рабочей силы для этого строительства.

4. Предложить Наркомснабу СССР обеспечить это строительство продовольствием и фуражом, исходя из количества рабочих и тягловой силы, которая будет занята в 1932 г. на этом строительстве.

Опросом членов СНК СССР (вкруговую).

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 67. Л. 174. Подлинник.

## № 75

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 612/150/с «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»

25 апреля 1932 г.

*Секретно*

В дополнение к постановлению Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 13 апреля 1932 г. (№ 542) «О строительстве Байкало-Амурской ж.д.», Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Обязать НКПС обеспечить немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению Байкало-Амурской железной дороги, снарядить необходимое число изыскательных партий и обеспечить первоочередность переброски необходимых для данного строительства материалов, продовольствия, оборудования, рабсилы, а также переброску на это строительство необходимых специалистов за счет менее ударных новостроек и эксплуатационной сети НКПС.

2. Обязать НКПС, НКТруд и ОГПУ в декадный срок доложить СНК СССР план покрытия потребности данного строительства в рабсиле.

3. Обязать т.т. Кравала и Шатова в 2-дневный срок договориться о необходимом для строительства магистрали количестве инженеров, техников, экономистов, счетных работников, работников медицинского персонала и снабженцев.

4. Обязать НКВод:

а) обеспечить все перевозки строительства по местным водным путям в меру действительной надобности;

б) немедленно по открытии навигации выделить строительству для изыскательных и гидрометрических работ 20 моторных или паровых катеров.

5. Исходя из необходимости выделения для строительства лесопильных рам, обязать т.т. Рудакова и Шатова в 2-дневный срок определить количество выделяемых рам и сроки их поставки.

6. Обязать НКЛеспром выделить в районе строительства необходимое количество лесосек, прилегающих к самому строительству, для удовлетворения всех нужд строительства в лесе.

7. Выделить для строительства 100 тракторов, 25 автомашин.

Обязать НКТяжпром выделить для строительства 73 токарных станка по обработке металла и 60 — по обработке дерева.

Спецификацию станков поручить установить т.т. Шатову и Кагановичу в 5-дневный срок.

8. Обязать НКТяжпром немедленно отпустить строительству 15 локомотивов, из выпускаемых с текущего производства за счет других потребителей.

Обязать НКТяжпром и НКПС договориться о сроке поставки остального количества локомотивов, потребного для строительства.

Обязать НКПС и НКТяжпром СССР в декадный срок определить необходимое для строительства количество прочих инструментов, материалов и оборудования.

9. Обязать Главное Управление Гражданского Воздушного флота, по соглашению со строительством, организовать линию воздушного сообщения между главнейшими пунктами строительства. Строительство осуществить силами и за счет НКПС.

10. Обязать трест «Госаэрофотосъемка», совместно с НКВМором, организовать, по соглашению с НКПС, аэросъемку на переходах горных хребтов и по всей трассе и вариантам проектируемой линии.

11. Обязать трест «Союзгеологоразведка» выделить строительству 30 комплектов легкого бурового инструмента.

12. Обязать трест точной механики, Главное Геодезическое Управление и военно-топографическое управление РККА предоставить строительству необходимые геодезические инструменты.

13. Обязать:

а) Комитет товарных фондов и регулирования торговли выделить необходимые материалы для производства спецодежды, бытового инвентаря, брезентовых палаток, конской сбруи и пр.;

б) НКПС и Промкооперации заключить договор на срочное изготовление спецодежды и перечисленного инвентаря.

14. Обязать НКСнаб СССР выделить строительству необходимое количество продовольственных пайков по особому списку для рабочих, ИТР, служащих и членов их семей, приняв ориентировочно среднемесячный контингент рабочих и служащих в 25.000 человек и коэффициент семейности 1:1.

15. Обязать НКВМор выделить строительству 100 кухонь и 15 хлебопекарен походного типа.

16. Обязать:

а) Объединение «Союзконь» обеспечить поставку строительству 5.000 лошадей в срок, согласованный начальником Объединения с т. Шатовым;

б) «Заготзерно» обеспечить строительство соответствующим количеством кормов.

17. Обязать НКЗем СССР предоставить строительству не менее 10 тыс. га земельной площади под зерносовхозы и огородные культуры, выделив одновременно фонды с.-х. инвентаря и оборудования.

18. Предложить Далькрайисполкому оказать полное содействие изыскательной экспедиции в части надлежащего укомплектования рабочей силой, снабжения гужтранспортом и фуражом.

19. Предложить Госплану СССР выделить потребные фонды стройматериалов и оборудования, потребных для работ 1932 г.

20. Включить строительство магистрали Уруша — Пермская на Амуре в список строек оборонного значения и обязать указанные выше ведомства и организа-

ции выделить в 3-дневный срок специальных лиц из руководящего состава, персонально ответственных за выполнение настоящего постановления во внеочередном порядке.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*  
*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 464. Л. 73—76. Подлинник.

№ 76

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1639/333сс**  
**«ОБ ОБЪЕКТАХ СТРОИТЕЛЬСТВ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ СИЛАМИ ОГПУ»**

25 октября 1932 г.

*Сов. секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. В связи с возложением на ОГПУ двух важнейших строителств: канала Волга — Москва и Байкало-Амурской магистрали — запретить возложение на лагеря ОГПУ каких бы то ни было новых работ, считая для лагерей ОГПУ основными работами следующие объекты:

- а) окончание работ на Беломорстрое;
- б) строительство канала Волга — Москва;
- в) строительство Байкало-Амурской магистрали;
- г) Колыма;
- д) работы по Ухте и Печоре;
- е) заготовка дров для Ленинграда и Москвы в существующих программах.

2. Ввиду возложения на ОГПУ строительства перечисленных важнейших объектов — прекратить передачу вольных и заключенных специалистов лагерей ОГПУ другим организациям.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*  
*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров СССР*  
*П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 466. Л. 23. Подлинник.

№ 77

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1650/340с**  
**«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ»**

27 октября 1932 г.

*Секретно*

В развитие и дополнение постановлений СТО и СНК СССР от 13.IV-32 г. № 542, 19.IV.32 г. № 407/139, 25.IV.32 г. № 612, 3.V.32 г. № 456, 7.V.32 г. № 478/162 и 4.VII.32 г. № 1056 — Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:



Возложить на ОГПУ строительство Байкало-Амурской железной дороги с использованием для этого строительства заключенных исправительно-трудовых лагерей ОГПУ.

Предложить НКПС в соответствии с этим отменить свой приказ № 726/ц от 8.X.1932 г. о передаче в ведение Управления Байкало-Амурского строительства других строительных работ на Дальнем Востоке.

Постановление СНК СССР о назначении начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги тов. Мрачковского оставить в силе.

#### А. Проект, объем работ 1933 г. и финансирование.

1. Предложить НКПС:

а) обеспечить окончание проекта трассы в пределах ст. Ольдой Уссурийской ж.д. и поселков: Тында, Дамбуки и Стойба на протяжении ориентировочно 750 км. — к I.V.33 г., а полностью проект всей трассы (ориентировочно протяжением 2.000 км.) — к I.XII.33 г.;

б) направление трассы утвердить с прохождением, после примыкания у ст. Ольдой Уссурийской ж.д., через поселок Тынду и по пойме реки Гилюй на расстоянии не более 120—160 км. от существующей Уссурийской ж.д. в пределах от поселка Стойба до озера Эверон направление трассы утвердить по южному варианту с переходом реки Бурей у Усть-Нимана;

в) утвердить план работ 1933 г. по Байкало-Амурской магистрали из расчета на 200 км. укладки, 6 млн куб. метров земляных работ и развертывание подготовительных работ по всей магистрали.

2. Обязать Госплан в плане капитальных работ на 1933 г. предусмотреть на постройку Байкало-Амурской ж.-д. магистрали ориентировочно 200 млн рублей, уточнив эту сумму при составлении плана капитальных работ.

3. Принять к сведению сообщение НКПС о том, что им выделено для строительства БАМ на IV кв. в счет его лимитов 15 мил. руб.

Обязать НКПС передать эти средства в распоряжение ОГПУ для строительства БАМ.

Предложить ОГПУ и НКПС в 2-декадный срок представить через Госплан на утверждение СТО уточненный расчет финансирования, необходимого в IV квартале.

#### Б. Техническое вооружение.

4. Для освоения Байкало-Амурским строительством программы работ 1933 г. определить ниже следующий отпуск строительных и транспортных механизмов:

1. Экскаваторы — 15 шт.
2. Узкоколейные паровозы и мотовозы — 45 «-»
3. Вагонетки костромские — 570 «-»
4. «-» Коппеля — 2000 «-»
5. Узкоколейные рельсы — 125 км.
6. Компрессора — 45 шт.
7. Перфораторы — 180 «-»
8. Пневматические кузнецы — 10 «-»
9. Установки для жидкого воздуха — 5 «-»

10. Центробежные насосы с двигат. — 35 -«-
  11. Насосы Летостю — 50 шт.
  12. -«- диафрагмовые (ручные) — 100 -«-
  13. Станки по дереву — 60 -«-
  14. -«- по металлу — 90 -«-
  15. Локомобили — 17 -«-
  16. Электромоторы — 162 -«-
  17. Динамомшины — 28 -«-
  18. Лесопильные рамы — 8 -«-
  19. Грузовые автомашины — 150 -«-
  20. Легковые -«- — 35 -«-
  21. Тракторы на обыкновенном ходу — 450 -«-
  22. -«- гусеничные ЧТЗ — 100 -«-
  23. Катера 75-сильные — 30 -«-
  24. Буксиры-пароходы — 6 -«-
  25. Баржи — 15 -«-
  26. Паровые котлы — 40 -«-
  27. Корчевальные машины тракторные — 50 -«-
  28. Бетонмешалки — 20 -«-
  29. Камнедробилки — 5 -«-
  30. Телефонные установки — 150 -«-
  31. Телеграфные аппараты — 40 -«-
  32. Дрезины-качалки — 10 -«-
  33. -«- лебедочные — 10 -«-
  34. Путевые вагончики — 40 -«-
  35. Шаровые мельницы — 2 -«-
5. Обязать НКПС в счет выше указанного оборудования выделить в течение 4-го квартала 1932 г. и 1-го квартала 1933 г. из имеющегося парка:
1. Экскаваторов — 10 шт.
  2. Узкоколейных паровозов — 10 -«-
  3. Вагонеток костромских — 200 -«-
  4. -«- Коппеля — 200 -«-
  5. Рельс узкоколейных — 30 клм.
  6. Компрессоров — 10 шт.
  7. Перфораторов — 20 -«-
  8. Пневматических кузнецов — 1 -«-
  9. Центробежных насосов с двигателями — 5 -«-
  10. Насосов Летостю — 60 -«-
  11. -«- диафрагмовые — 100 -«-
  12. Бетонмешалок — 5 -«-
  13. Камнедробилок — 2 -«-
  14. Телефонных установок — 150 -«-
  15. -«- аппаратов — 40 -«-
  16. Дрезин качалочных — 10 -«-
  17. Дрезин лебедочных — 10 -«-
  18. Путевых вагончиков — 40 -«-

6. НКТП в течение IV квартала 1932 г. и 1-го квартала 1933 г. выделить из действующего парка:

1. Компрессоров — 5 шт.
2. Установок для жидкого воздуха — 2 -«-  
(1 установка с завода РОГАЗ и 1 — с Днепростроя).

7. Обязать НКТП отгрузить ОГПУ в счет фонда НКТПрома следующее оборудование для БАМа с окончанием отгрузки до 15-го апреля 1933 года.

1. Узкоколейных паровозов — 30 шт.
2. Мотовозов — 30 -«-
3. Костромских вагонеток — 320 -«-
4. Коппельских вагонеток — 800 -«-
5. Узкоколейных рельс — 70 клм.
6. Компрессоров — 10 шт. в I квартале, 15 — во 2-м, 5 — в 3-м
7. Перфораторов — 160 -«-
8. Центробежных насосов с двигателями — 25 -«-
9. Станков по дереву — 40 -«- и до 1.VII — 20 -«-
10. Станков по металлу — 90 -«-
11. Локобилей — 17 -«-
12. Электромоторов — 162 -«-
13. Динамомашин — 20 -«-
14. Лесопильных рам — 8 -«-
15. Паровых котлов — 40 -«-
16. Бетономешалок — 15 -«-
17. Камнедробилок — 3 -«-
18. Шаровых мельниц — 2 -«-

8. Обязать Госплан предусмотреть в плане распределения тракторов на 1933 г. 550 тракторов для Байкало-Амурской ж.-д. магистрали, из них 100 тракторов на гусеничном ходу. В IV квартале 1932 г. отгрузить 20 шт.

9. Обязать Госплан предусмотреть в плане распределения автомашин на 1933 г. 150 грузовых машин для БАМа с отгрузкой в 1-м квартале 75 шт. и во 2-м квартале — 75 штук.

10. Обязать НКЗем выделить из имеющегося парка:

1. Экскаваторов — 5 шт.
2. Костромских вагонеток — 50 -«-
3. Узкоколейных рельс — 12,5 клм.

11. Обязать НКВод — тов. Янсон выделить не за счет Амурского бассейна с доставкой на место работы к началу навигации 1933 г. 6 буксирных пароходов и изготовить 15 барж по соглашению с Нач. Байкало-Амурского Строительства.

12. Предложить НКТП — тов. Доценко по соглашению с тов. Мрачковским обеспечить изготовление и доставку к апрелю месяцу 1933 г. Байкало-Амурскому строительству 30 шт. 75-сильных моторов для буксирных катеров.

13. Предложить ОГПУ на территории строительства организовать свои подсобные хозяйственные предприятия: кирпичный, черепичный заводы, деревооб-

делочные и механические мастерские для максимального использования местных строительных материалов и производства всех видов ремонта строймеханизмов.

В. Материалы.

14. Обязать Госплан СССР предусмотреть отпуск ОГПУ по фондам НКПСА 1933 нижеуказанную потребность Байкало-Амурского строительства в главнейших материалах:

	Общее количество	В IV кварт. 1932 г.
Рельсы новые типа ЗА	16.750 тн.	—
Скреплений	4.522 -«-	—
Стрелочные переводы	125 шт.	25 шт.
Цемент	13.500 тн.	2.000 тн.
Железо сортовое	853 тн.	100 тн.
-«- арматурное	376 -«-	
Катанка	13 -«-	
Проволока строительная	18 -«-	—
Железо листовое	228 -«-	—
-«- кровельное	115 -«-	50 тн.
Железо оцинкованное	26 -«-	26 -«-
Гвозди	728 -«-	100 -«-
Изоляторы	35.100 шт.	10.000 шт.
Проволока железн. оцинков.	120 тн.	40 тн.

15. Обязать НКПС выделить из своих фондов на 4-й квартал 1932 г. БАМ материалы согласно выше приведенной таблице (за исключением сортового железа). 100 т. сортового железа выделить из резерва СНК.

16. При составлении баланса распределения леса по Дальнему Востоку предусмотреть выделение Управлению Строительства БАМ необходимого количества леса для размещения первых партий рабочих, обязав Строительство немедленно развернуть собственные лесозаготовки.

Обязать НКПС на 4-й квартал 1932 г. выделить необходимый инструмент для ведения лесозаготовок.

17. Обязать Госплан предусмотреть ориентировочно для обеспечения нужд Байкало-Амурской магистрали 12.000 рулонов толя кровельного и 150.000 кв. м. стекла оконного, из коих в 4-м квартале выделить 1.000 рулонов толя кровельного за счет НКПС и 20.000 кв. мтр. стекла оконного за счет снижения остатков на заводах, обязав НКПС вывезти это стекло для БАМ.

Г. Кадры.

18. Предложить НКПС тов. Андрееву по списку, представленному нач. Строительства тов. Мрачковским, направить в распоряжение строительства опытных

инженеров путей сообщения с достаточным строительным стажем, а также по мере развертывания работ обеспечить выделения недостающего количества старшего и среднего инженерно-технического персонала из числа имеющегося в распоряжении НКПСа и оканчивающих транспортные ВТУЗы.

19. Предложить НКТруду по согласованию с ОГПУ в декадный срок издать постановление о льготах для лиц, занятых на строительстве БАМ.

20. Разрешить ОГПУ для заключенных, занятых на строительстве БАМа, применять льготы, предусмотренные постановлением ЦИК СССР от 23.XI.31 г., за № 23.

21. Обязать наркоматы и ведомства специалистов, изъявивших желание работать на строительстве БАМ и работающих в других отраслях народного хозяйства, немедленно отпускать в распоряжение строительства. Возложить НКТруд обязанность принятия соответствующих мер к освобождению выше указанных специалистов.

#### Д. Спецодежда, постельные принадлежности и бытовой инвентарь.

22. Обязать Комитет Товарных Фондов и регулирования торговли при СТО, с привлечением Наркомтруда, определить количество спецодежды, постельных принадлежностей и бытового инвентаря, необходимое для строительства БАМ, выделить соответствующие фонды на 4-й квартал 1932 г. и определить количество и сроки завоза промтоваров.

#### Е. Лошади и фураж.

23. Обязать Заготконь и строительство БАМ закупить для нужд строительства 10.000 лошадей, из коих в 1 квартале 1933 г. 2.000 шт., во 2 квартале — 4.000 и в 3 квартале — 4.000.

24. Обязать Комитет Заготовок с.-х. продуктов и Комитет Резервов при СТО определить, исходя из заданной программы и установленной численности лошадей, количество фуража, подлежащего выделению для строительства БАМ в 4-м квартале 1932 г. и в 1933 г., и выделить таковое.

#### Ж. Рабочее снабжение.

25. Признать необходимым установить для снабжения рабочих строительства БАМ специальные нормы пайкового госснабжения и обязать Наркомснаб и ОГПУ в декадный срок разработать таковые и ввести в действие с 1.1.33 г.

26. Обязать Комитет Заготовок при СТО выделить ОГПУ 1.000 тонн мяса (живым скотом).

27. Обязать Комитет Товарных Фондов и регулирования торговли при СТО, Наркомснаб, Наркомлегпром обеспечить выделение и своевременную заброску продовольственных и промтоварных фондов по заявкам БАМ, составляемым на основе контингента рабочих строительства, соответственно производственным программам и планам.

28. Обязать Наркомснаб проверить и выделить для строительства БАМ по его заявке, согласованный с Центросоюзом (Транспосекцией), фонд специальных видов продовольственного снабжения из расчета в 4-м квартале по наличному числу работающих в изыскательских партиях и на 1933 г. из расчета 5.000 человек.

29. Предложить ОГПУ организовать и развить в течение 1933 г. свою сельскохозяйственную базу на территории строительства, для чего в декадный срок догово-

вориться с Наркомсовхозом и Заготскотом о передаче совхозов и выделении коров, свиноматок и кроликоматок.

30. Обязать Госплан и наркоматы при рассмотрении фондов на 1933 г. обеспечить потребность строительства Амура-Байкальской магистрали в финансах, материалах и оборудовании, особым параграфом, как строительство особого назначения.

31. Подтвердить постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 612/150/с от 25.IV.32 г. о включении строительства Байкало-Амурской ж.-д. магистрали список строек оборонного значения и обязать заинтересованные ведомства и организации выделить в 3-дневный срок специальных лиц из руководящего состава, персонально ответственных за выполнение настоящего постановления. Фамилии и должности выделенных лиц сообщить СНК СССР.

32. Учитывая особую важность данного строительства, возложить на НКПС своевременное обеспечение БАМ специальным техническим вооружением, подвижным составом и кадрами специалистов.

33. Возложить на Комитет Содействия строительству Байкало-Амурской ж.-д. магистрали проверку исполнения указанными наркоматами и организациями настоящего постановления.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР*  
*П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 466. Л. 42—50. Подлинник.

№ 78

**ПРИКАЗ ОГПУ № 1020/с**  
**«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (БАМ)»**

*10 ноября 1932 г.*

*Секретно*

1. На ОГПУ, наряду со строительством Беломорско-Балтийского канала и канала Волга — Москва, возложено строительство Байкало-Амурской железной дороги (БАМ).

Это строительство включено в список строек оборонного значения и будет производиться Главным Управлением Лагерями ОГПУ с использованием в качестве рабочей силы заключенных лагерей и спецпереселенцев.

2. Для производства работ по строительству Байкало-Амурской железной дороги организовать Байкало-Амурский строительно-трудоустройственный лагерь ОГПУ, с местом пребывания Управления в г. Свободном (ДВК)(?).

3. На основании постановления СНК СССР от 27/X-32 г. Начальником строительства Байкало-Амурской железной дороги назначается тов. Мрачковский С.В.

4. Начальником Управления Байкало-Амурского исправительно-трудоустройственного лагеря ОГПУ и Заместителем Начальника Строительства БАМ назначается тов. Еремин Н.Ф., с оставлением в должности Пом. Нач. Главного Управления Лагерями ОГПУ.

5. Нач. Финотдела Строительства Байкало-Амурской железной дороги назначается Нач. Финотдела ОГПУ тов. Берензон Л.И.

6. Помощником Начальника Управления Байкало-Амурского Исправительно-Трудового лагеря ОГПУ назначается тов. Кузнецов Б.Н. с освобождением от должности Помощника Начальника Беломорско-Балтийского Исправительно-Трудового лагеря ОГПУ.

7. IV Отделение (лагерь) ДАЛЬЛАГа на ст. Ерофей Павлович, Забайкальской жел. дор., со всем личным составом адмтехперсонала и заключенных, имуществом и инвентарем передать и включить в состав Байкало-Амурского Исправительно-Трудового лагеря ОГПУ.

8. Ввиду особых трудностей (отдаленность, суровый климат, тяжелые природные условия, полное бездорожье) строительство Байкало-Амурской железной дороги требует исключительного внимания к себе и сможет быть выполнено и будет выполнено при активном участии и содействии всех органов ОГПУ.

Всем ПП ОГПУ, ГПУ Республик, всем Транспортным Органам ОГПУ, Горотделениям и Райотделениям ОГПУ оказывать полное содействие ГУЛАГу ОГПУ и Строительству Байкало-Амурской жел. дор.

Особо четко:

а) в вопросах перевозок и доставки грузов, особенно в части их быстреего продвижения на Строительство;

б) в реализации фондов и нарядов на общее и техническое снабжение;

в) в комплектовании БАМа людскими контингентами и кадрами специалистов;

г) в выявлении свободного оборудования, инструментов и переброски их на БАМ.

9. Нач. Отдела Кадров и Нач. ГУЛАГа ОГПУ в 2-декадный срок укомплектовать работниками Байкало-Амурский Исправительно-Трудовой лагерь ОГПУ.

10. Придавая исключительное значение строительству Байкало-Амурской магистрали, предлагаю: начальнику Главного Управления Лагерьей ОГПУ тов. Берману и его помощнику тов. Фирину для непосредственного руководства строительством по очереди бывать на строительстве БАМ в пределах от 1-го до 3-х месяцев.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 2. Л. 93—93 об. Типографский экземпляр.

№ 79

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР № 1772-382с «О НАЗНАЧЕНИИ Н.А. ФРЕНКЕЛЯ НАЧАЛЬНИКОМ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ»**

*17 августа 1933 г.*

*Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Освободить тов. Мрачковского от занимаемой им должности Начальника Байкало-Амурской Магистрали, назначив на эту должность тов. Френкеля, Нафталия Ароновича.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
И. МИРОШНИКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 470. Л. 141. Подлинник.

№ 80

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР И ЦК ВКП(б) №1402-317с

## «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ»

17 августа 1937 г.

Секретно

Совет Народных Комиссаров Союза ССР и Центральный Комитет ВКП(б) постановляет:

1. Приступить к строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Советской Гавани протяжением 5.000 километров.

2. В 1938 году развернуть строительство, начиная со следующих участков:

Разъезд Известковый — Усть-Ниман протяжением 395 километров.

Комсомольск — Усть-Ниман -«- 560 -«-

Тайшет — Падун -«- 350 -«-

Падун — Усть-Кут -«- 450 -«-

Тында — река Зея -«- 300 -«-

3. Установить следующие сроки открытия движения поездов: на участке разъезд Известковый — Усть-Ниман 1-го ноября 1939 года, а на участке Комсомольск — Усть-Ниман — 1-го ноября 1940 года.

4. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали возложить на Наркомвнудел СССР.

Ассигнования на строительство Байкало-Амурской магистрали выделять непосредственно Наркомвнуделу СССР отдельной статьей.

5. Возложить на НКПС:

а) своевременное обеспечение проектами и сметами строительства Байкало-Амурской магистрали;

б) наблюдение за качеством работ по строительству Байкало-Амурской магистрали;

в) приемку работ на законченных участках.

6. Обязать Госплан СССР, НКПС и Наркомвнудел СССР к 15-му октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения:

а) об очередности и сроках строительства отдельных участков магистрали, а также о сроках окончания строительства всей магистрали от Тайшета до Советской Гавани;

б) о размерах финансирования на 1938 год и предварительные соображения о капитальных вложениях на последующие годы;

в) о сроках составления и утверждения технических проектов и смет и мероприятий для форсирования производства изысканий и составления проектов всей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали;

г) о мероприятиях по обеспечению выполнения строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (обеспечение инженерно-техническими и административно-хозяйственными кадрами, создание строительных баз, ремонтных заводов и мастерских, разработка наиболее рациональных типов машин и механизмов, потребных для осуществления строительства, с учетом особенностей района проектируемой трассы).

7. Госплану СССР, с привлечением соответствующих Наркоматов, к 15-му октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения об обеспечении



строительства Байкало-Амурской магистрали местными строительными материалами (цемент, лес, кирпич, известь и проч.).

8. Обязать Наркомзем СССР в сроки по согласованию с Наркомвнуделом СССР и НКПС произвести обследование района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали для создания сельскохозяйственных и кормовых баз; план работ по обследованию представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года.

9. Обязать Наркомвнудел СССР разработать мероприятия по заселению района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и представить их в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года.

10. Обязать Наркомвод:

а) в сроки по согласованию с НКПС и Наркомвнуделом произвести изыскания и экономические обследования и разработать мероприятия по реконструкции водных путей, как для обеспечения завоза материалов и оборудования для нужд строительства, так и для правильного сочетания работы водного транспорта с проектируемой железнодорожной магистралью;

б) к 15 октября 1937 г. представить в Совнарком Союза ССР предложения об обеспечении тоннажем для завоза материалов и оборудования для нужд строительства.

11. Обязать Наркомфин СССР, совместно с Наркомвнуделом СССР, представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 г. предложения:

а) о наделении строительства оборотными средствами;

б) об освобождении строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от попенной платы, а также от платы за полезные ископаемые и за уголья занимаемых земель.

12. Обязать ВЦСПС, по согласованию с Наркомвнуделом СССР, разработать систему оплаты труда и льгот для вольнонаемных инженерно-технических и административно-хозяйственных работников, занятых на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

13. Обязать НКПС, Наркомтяжпром, Наркомздрав СССР при планировании распределения молодых специалистов, оканчивающих в ближайшее время высшие и средние учебные заведения, предусмотреть и обеспечить потребность строительства Байкало-Амурской магистрали по заявкам Наркомвнудела СССР.

14. Госплану СССР, НКПС и Наркомвнуделу СССР разработать и представить в Совнарком Союза ССР к 15 октября 1937 года предложения о порядке производства изысканий, составления проектов и смет и рабочих чертежей.

15. Наркомвнуделу СССР теперь же приступить к подготовительным работам на участках Тайшет — Падун и разъезд Известковый — Усть-Ниман.

16. Госплану СССР предусмотреть в плане IV квартала 1937 года материалы и оборудование, потребные Наркомвнуделу СССР для подготовительных работ.

17. Отпустить Наркомвнуделу СССР из резервного фонда Совнаркома Союза ССР на подготовительные работы и завоз материалов, оборудования и лагерного хозяйства аванс в размере 25 миллионов рублей, разрешив финансирование подготовительных работ до утверждения проектов и смет.

18. Обязать НКПС направить в распоряжение Наркомвнудела СССР в IV квартале 1937 г. 100 инженерно-технических работников, взамен командированных ранее на вторые пути, срок пребывания которых истек.

19. Политико-Административному Отделу ЦК ВКП(б) выделить и направить на строительство до 1 января 1938 года 100 коммунистов на административно-хозяйственную работу.

20. Обязать НКПС закончить составление технических проектов и смет к ним, согласовав сметы с Наркомвнуделом СССР, и представить в Совнарком Союза ССР на утверждение:

- а) по участку Известковый — Усть-Ниман — к 1 января 1938 года;
- б) по участку Комсомольск — Усть-Ниман утвердить направление трассы к 1 января 1938 года, а технический проект и смету — к 1 мая 1938 года;
- в) по участку Тайшет — Падун — к 1 января 1938 года.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР В. МОЛОТОВ  
Секретарь Центрального Комитета ВКП(б) И. СТАЛИН*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 494. Л. 192—195. Заверенная копия.

№ 81

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 00561 «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА  
БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ»**

2 сентября 1937 г.

*Сов. секретно*

В соответствии с постановлением Правительства о строительстве Байкало-Амурской ж.-д. магистрали.

Приказываю:

1. Организовать Управление строительства Байкало-Амурской ж.-д. магистрали.

Начальником строительства назначить Френкеля Н.А., заместителем начальника строительства комдива Давыдова А.Д.

Возложить на Управление по строительству Байкало-Амурской магистрали окончание работ по постройке вторых путей Карымская — Хабаровск — Ворошилов, глубоких обходов на участке Хабаровск — Ворошилов и линии Биробиджан — Блюхерово.

2. Начальнику Дальлага — майору государственной безопасности Мартинелли передать, а начальнику строительства Френкелю принять постройку линии Биробиджан — Блюхерово по состоянию на 1 октября 1937 года с соответствующим оформлением передачи.

3. Начальнику ГУЛАГа НКВД и начальнику строительства представить мне к 1 октября 1937 года:

- а) структуру и штаты Управления строительства БАМа;
- б) план работ на остающийся период 1937 года и соображения о работах на 1938 год;
- в) предложения об очередности и сроках строительства отдельных участков магистрали, а также о сроках строительства всей магистрали от Тайшета до Советской Гавани;
- г) предложения о потребном размере финансирования на 1938 год и предварительные соображения о капитальных вложениях на последующие годы;
- д) о потребных кадрах инженерно-технических и административных работников.

4. К 5 октября представить мне проект мероприятий по заселению района Байкало-Амурской магистрали.

5. Немедленно приступить к подготовительным работам на участках разъезд Известковский — Усть-Ниман, Комсомольск — Усть-Ниман, Тайшет — Падун и Тында — Зeya.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 15. Л. 4—4 об. Типографский экземпляр.

№ 82

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 0100 «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ГУЛАГ» НКВД СССР  
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ»**

22 мая 1938 г.

*Секретно*

В связи с крупнейшим объемом железнодорожного строительства, осуществляемого НКВД Союза ССР на Дальнем Востоке, приказываю:

1. Организовать железнодорожное строительное Управление ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке, включив в его состав следующие железнодорожные лагеря:

а) Амурский железнодорожный лагерь, с центром в г. Свободном, возложив на него выполнение работ по окончанию вторых путей Карымская — Ворошилов, строительство головного участка БАМа Тахтамыгда — Тында и участка Тында — Зeya.

б) Южный железнодорожный лагерь, с центром в 1938 году в районе Улан-Удэ, возложив на него строительство железнодорожной линии № 202<sup>1</sup>.

в) Западный железнодорожный лагерь, с центром в 1938 году в Тайшете, возложив на него строительство железнодорожной линии Тайшет — Падун.

г) Восточный железнодорожный лагерь, с центром в 1938 году в районе города Комсомольска, возложив на него строительство железнодорожной линии Комсомольск — Усть-Ниман.

д) Буреинский железнодорожный лагерь, с центром в 1938 году в районе станции Известковский, возложив на него строительство железнодорожной линии Известковская — Усть-Ниман.

е) Юго-Восточный железнодорожный лагерь в районе станции Волочаевка, возложив на него строительство железнодорожной линии Волочаевка — Комсомольск и линии № 2<sup>2</sup>.

2. Начальником Железнодорожного Строительного Управления ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке и Начальником Амурского железнодорожного лагеря назначить Дивинтенданта тов. Френкель Н.А.

3. Начальниками железнодорожных лагерей назначить:

Южного железнодорожного лагеря — Капитана Государственной Безопасности тов. Шеммель И.Д.

Западного железнодорожного лагеря — Начальника 2-го Отделения Управления БАМлага НКВД т. Большакова Г.П.

Восточного железнодорожного лагеря — Начальника 9-го Отделения Управления БАМлага НКВД т. Потемкина Н.Ф.

<sup>1</sup> № 202 — строительство железной дороги Улан-Удэ — Наушки на границе с Монголией протяженностью 247 км.

<sup>2</sup> № 2 — строительство железной дороги Биробиджан — Блюхерово (Ленинское).

Буреинского железнодорожного лагеря — Комдива тов. Давыдова А.Д.  
Юго-Восточного железнодорожного лагеря — Старшего Лейтенанта Государственной Безопасности т. Кузнецова Б.Н.

4. Начальнику ГУЛАГа — Дивинтенданту тов. Плинер в 2-декадный срок представить мне положение об этих лагерях, положив в основу:

- а) хозяйственную самостоятельность этих лагерей с законченным балансом.
- б) Сохранение за Начальником Строительного Управления тов. Френкель, наряду с оперативным руководством железнодорожными лагерями, права маневрирования всеми людскими и материальными ресурсами этих лагерей.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1. Д. 502. Л. 212—214. Подлинник.

№ 83

**ДОКЛАД НАЧАЛЬНИКА ГУЖДС НКВД СССР Н.А. ФРЕНКЕЛЯ  
НАРКОМУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ  
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

*4 июня 1940 г.*

Докладная записка.

Начиная с 1933 года система бывш. УЖДС НКВД на Дальнем Востоке осуществляет огромное по значимости и колоссальное по объему, протяженности и многообразию железнодорожное и оборонное строительство.

До настоящего времени построено и находится в постоянной и временной эксплуатации 4075 километров главного пути и 1411 километров станционных путей, а всего 5486 километров.

	Протяжен. главного пути	Станционное развитие
От Карымской до Хабаровска	2220 клм	600 клм
От Хабаровска до Ворошилова с Глубокими Обходами	724 -«-	523 -«-
Улан-Удэ — Наушки (№ 202)	247 -«-	48 -«-
Линия Биробиджан — Ленинское (№ 2)	129 -«-	70 -«-
-«- Барановский — Посыет — Краскино (№ 206) (в районе Хасана)	228 -«-	42 -«-
-«- Волочаевка — Комсомольск	355 -«-	108 -«-
Кандалакша — Куолюярви	172 -«-	20 -«-
Итого:	4075 клм	1411 клм

Кроме того, по магистрали БАМ протяженностью 5.000 километров производится изыскания, проектирование и постройка новых линий. Из них построено главного пути 488 километров и станционных 38 километров.

	Протяжен. главного пути	Станционное развитие
Бам — Тында	175 км	10 км
Тайшет — Братск	57 -«-	10 -«-
Известковый — Ургал	175 -«-	8 -«-
Ургал — Комсомольск	72 -«-	9 -«-
Комсомольск — пристань	9 -«-	1 -«-
Итого:	488 км	38 км

Построены и находятся в эксплуатации Вторые Пути основной Дальневосточной магистрали от Читы (Карымская) до Ворошилова (Владивосток) на протяжении 2944 километра. Одновременно с постройкой самих Вторых Путей реконструировано все хозяйство этой магистрали, осуществлено мощное развитие больших и малых станций. Линия Карымская — Хабаровск, протяжением 2220 километров, сдана в постоянную эксплуатацию в 1939 году. Временная эксплуатация этой линии производилась, начиная с 1935 г., без ограничений скорости и грузов. Помимо главного пути уложено станционных путей 600 километров. Линия Хабаровск — Ворошилов введена в эксплуатацию во 2-й половине 1937 года и начале 1938 г. По ней уложено главного пути 661 километр и станционных путей 507 километров. Кроме того, на этой линии выполнено отдельно 4 глубоких обхода, протяжением 63 километра главного пути, с рядом мостовых переходов, станций и других сооружений на них.

Строительство Вторых Путей на Дальнем Востоке следует рассматривать как сооружение мощной, первоклассной железнодорожной магистрали, высокой пропускной способности, великолепно оснащенной и оборудованной на уровне требований современной железнодорожной техники.

Кроме Вторых Путей за последние годы построен ряд железнодорожных линий, имеющих первостепенное государственное значение и оборудованных во всем соответствии с последними требованиями. К таким линиям относятся:

1. Линия Улан-Удэ — Наушки (№ 202), протяжением главного пути 247 километров и станционных путей 48 километров, на которой временная эксплуатация начата в конце 1938 г., а в настоящее время линия предъявлена к сдаче в постоянную эксплуатацию.

2. Линия Биробиджан — Ленинское (№ 2), протяжением 129 километров главного пути и 70 километров станционных путей, эксплуатируется с 1938 г., в настоящее время предъявлена к сдаче в постоянную эксплуатацию.

Перечисленные железнодорожные линии построены с соблюдением требований современной железнодорожной техники и оснащены надлежащим образом, как то: мощными паровозными депо и мастерскими, вагоноремонтными депо, вагоноремонтными пунктами, автоконтрольными пунктами и пунктами техниче-

кого осмотра, крупными электростанциями, усовершенствованными экипировочными устройствами для паровозов, густо развитой сетью водоснабжения, устройствами для льдоснабжения, многочисленными столовыми, хлебопекарнями, банями, прачечными, амбулаториями, интернатами, детскими яслями, детскими садами, магазинами и проч. Наряду с этим построено огромное количество жилых домов, как на станциях, так и путевых, культурно-бытовых, лечебных и коммунальных зданий, возведены все потребные специальные устройства оборонного назначения, оборудована связь и СЦБ.

3. Линия Барановский — Посъет — Краскино (№ 206) (в районе Хасана), общим протяжением с ветвями — 228 километров главного пути и 42 километра станционных путей. Временное движение открыто в конце 1939 г.

4. Линия Волочаевка — Комсомольск, протяжением 355 километров главного пути и 108 километров станционных путей, находится во временной эксплуатации с 1937 г. В настоящее время предъявлена к сдаче в постоянную эксплуатацию. Строительство линии с 1933 г. производилось Дальлагом, передано УЖДС на ДВ в августе 1938 г. Дальлагом допущен при строительстве этой линии ряд существенных дефектов, которые оказалось возможным устранить лишь частично.

5. В период боев в районе Халхингол (МНР) НКВД принимал деятельное участие в сооружении значительной части земляного полотна на протяжении 118 километров на линии Борзе — Баянь — Тумень.

Кроме перечисленных линий, параллельно основной Дальневосточной магистрали строится новая Байкало-Амурская магистраль от Тайшета до Советской Гавани на Тихом Океане, общим протяжением свыше 5.000 километров. Отдельные участки этой магистрали открыты для временного и рабочего движения. Так, линия Бам — Тында, протяжением главного пути 175 километров и станционных путей 10 километров, находится во временной эксплуатации с 1938 г. На линии Тайшет — Братск движение производится на 57 километрах главного пути и 5 километрах станционного пути. На линии Известковая — Ургал — на 175 километрах главного пути и 10 километрах станционного пути. На линии Комсомольск — Ургал — на 72 километрах главного пути и 5 километрах станционного пути.

За весьма короткий срок — полтора месяца — построена и сдана в эксплуатацию ветка от города Комсомольска до пристани на реке Амур, протяжением 9 км. Наконец, развернуты работы на линии Комсомольск — Совгавань и производились работы на линии Тында — Зея.

Строительные работы на стройках Дальнего Востока протекали в тяжелых условиях. Вечная мерзлота чрезвычайно осложняла возведение ряда сооружений, особенно больших мостов, каменных зданий — потребовалось применение особых методов с параллельной проверкой их на опыте, чтобы создать в этих условиях прочные и устойчивые сооружения. Эксплуатация возведенных на вечной мерзлоте сооружений показала, за исключением отдельных единичных случаев, их совершенную надежность и высокое качество.

Кроме вечной мерзлоты строительству сопутствовали суровые климатические условия Дальнего Востока — значительные наводнения, совпавшие с годами строительства.

Помимо железнодорожного строительства, построено по особому заданию Правительства и Наркомата значительное количество объектов специального назначения. Построены и сданы в постоянную эксплуатацию в 1939 г. с хорошими и отлич-

ными оценками 9 мощных радиостанций, общей стоимостью 112 млн рублей, расположенных в разных пунктах Дальнего Востока от Тайшета до Имана. Строятся и близки к окончанию 2 радиостанции для нужд НКВД в Сквородино и Чите.

Начиная с 1938 г. приступлено к постройке для УВВС 1 и 2 ОКА 8 аэродромов, часть из которых закончена и сдана в эксплуатацию, остальные заканчиваются в текущем году. Заканчивается постройка 2 аэродромов для Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

Начиная с 1938 г. для нужд 1-й и 2-й Особых Краснознаменных Армий построено на Дальнем Востоке 190 жилых домов и казарм, общей стоимостью 60 миллионов рублей.

Кроме всех перечисленных работ выполнено значительное количество работ для нужд краевых организаций на договорных началах.

С 1933 г. до 1940 г. выполнено капитальных работ по одному железнодорожному строительству по сметной стоимости на общую сумму 3,3 миллиарда рублей. Кроме того, выполнен объем работ на сумму свыше 400 миллионов рублей специального строительства радиостанций, аэродромов, жилых домов и казарм для Армии и проч.

По важнейшим видам основных работ выполнены следующие объемы:

Земляных работ — 135 млн кубм.

Кладка искусственных сооружений — 1,5 -«-

Укладка главного пути — 4613 км.

-«- станционного пути — 1444 -«-

Балластировка — 14,7 млн кубм.

Здания каменные — 2,3 -«-

-«- деревянные — 4,1 -«-

В течение февраля — апреля 1940 г. по заданию Правительства осуществлено сооружение линии Кандалакша — Куолоярви, протяжением 172 километра. Линия строилась скоростными методами, и временное движение на всем протяжении ее открыто 1/V-1940 г.

Линия проходит по сильно пересеченной местности с большим количеством озер, больших и малых водостоков. Строительство проводилось в условиях суровой заполярной зимы, в скальных и мерзлых грунтах и представляло исключительные трудности. За короткий срок — три месяца — от открытия движения было выполнено:

Земляных работ — 2 млн кубм.

В том числе скалы — 50%

Искусственные сооружения (мосты, трубы, фильтрующие насыпи) — 211 объектов

Укладка главного пути — 172 км.

-«- станционных путей — 20 -«-

Докладывая вышеприведенные краткие данные об итогах строительства на Дальнем Востоке и по стройке № 105, представляю на Ваше распоряжение, в соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР и Вашим указанием, списки работников, заслуживающих Правительственных наград.

*Начальник Главного Управления железнодорожного строительства НКВД СССР*  
**ФРЕНКЕЛЬ**

№ 84

ПРИКАЗ НКВД СССР № 001101

«О ПРЕКРАЩЕНИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА БАМЕ»

18 августа 1941 г.

Сов. секретно

Во исполнение распоряжения Государственного Комитета Обороны, приказываю:

1. Начальнику Бурлага НКВД СССР т. Петренко:

а) приступить к немедленной сдаче НКПС для эксплуатации линии № 206 — Барановское — Посыет.

Одновременно со сдачей линии совместно с начальником Приморской жел. дор. составить список минимально необходимых для обеспечения эксплуатации работ, с учетом необходимости прекращения всех работ и вывода лагеря с линии № 206 не позже 15 сентября 1941 г. Список работ сообщить ГУЛЖДС НКВД СССР к 1 сентября 1941 г.;

б) сдать до 25 августа НКПС для эксплуатации линию № 208. При сдаче и составлении списка дальнейших строительных работ руководствоваться телеграммой НКВД и НКПС от 14 августа 1941 г. № 948, 15 сентября работы прекратить и лагерь с линии убрать;

в) сдать НКПС линию Бам — Тында, обеспечив окончание всех работ по плану 1941 г. на этой линии к 1 октября, после чего лагерное отделение Бам — Тында ликвидировать;

г) все освобождающиеся ресурсы сдаваемых строек и рабочую силу направить на строительство линии Ургал — Известковая, обеспечив обязательное открытые движения до Ургал к 1 декабря 1941 г., излишние материалы, оборудование и рабочую силу передать на работы Гушосдора.

2. Начальнику Нижне-Амурского лагеря т. Барабанову:

а) прекратить строительные работы на линии жел. дор. Комсомольск — Совгавань — Комсомольск — тоннель — Ургал, строительство перехода через р. Амур;

б) освобождающуюся рабочую силу, оборудование и материалы сосредоточить на строительстве по плану 1941 года линии Волочаевка — Комсомольск, Тунгусского моста, нефтепровода Оха — Циммермановка и достройку аэродромов;

в) излишнюю рабочую силу, по согласованию с начальником УНКВД Хабаровского края тов. Гоглидзе, передать на усиление строительства № 201, работ Хаблага и строительным организациям комсомольских оборонных строек по договору.

3. Консервирование строек Комсомольск — Совгавань, Комсомольск — Ургал произвести организованно с учетом возможного возобновления работ в будущем.

Все освобождающиеся материалы и строймеханизмы использовать в первую очередь на ближайших стройках НКВД и других Наркоматов, в первую очередь на оборонных стройках.

Передачу на другие стройки ресурсов произвести по описи и актам, сообщив Управлению материально-технического снабжения НКВД о всем передаваемом на другие стройки.

На консервацию работ составить смету, представив ее к 15 сентября на утверждение в НКВД СССР.



4. При передаче железнодорожных линий в эксплуатацию НКПС передавать также и наличный состав эксплуатационников (вольнонаемных) всех категорий, работающих по эксплуатации передаваемых линий.

5. Заместителю Наркома тов. Чернышову и начальнику ГУЛЖДС тов. Френкель обеспечить выполнение настоящего приказа и об исполнении донести.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности  
Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 91. Л. 161—163. Типографский экземпляр.

№ 85

**ДОКЛАД Л.П. БЕРИИ И.В. СТАЛИНУ  
ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
КОМСОМОЛЬСК — СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ (БУХТА ВАНИНА)**

*27 июля 1945 г.*

Государственный Комитет Обороны постановлением от 2 августа 1943 года возложил на НКВД СССР строительство железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань (бухта Ванина). Срок открытия движения поездов ГОКО установлен 1 августа 1945 года.

НКВД СССР докладывает, что задание ГОКО выполнено: 15 июля 1945 года уложен последний километр пути, а 20 июля первый рабочий поезд прошел от левого берега реки Амур у г. Комсомольска (ст. Пивань) до бухты Ванина в Татарском проливе.

Строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань (бухта Ванина) было начато в конце 1943 года.

На 20 июля 1945 года уложено главного и станционных путей 476 километров, открыто 40 станций и разездов, 4 депо и 18 пунктов водоснабжения. На протяжении всей линии построено свыше 500 средних и малых мостов, труб и других искусственных сооружений и 7 больших бетонных мостов с металлическими фермами через горные реки Хунгари, Хуту, Мули и др.

В процессе строительства выполнено свыше 12 миллионов кубометров земляных работ, в том числе около 5 миллионов кубометров скальных работ и 24 тысячи кубометров бетонной кладки.

На переходе через главный Сихотэ-Алиньский горный хребет построен тоннель протяжением 400 метров.

Вновь сооруженная железная дорога соединяется с основной Дальневосточной магистралью на реке Амур у г. Комсомольска паромной переправой.

Наркомсудпромом и Наркомтяжмашем, при участии НКВД СССР, построен самоходный паром для одновременной перевозки через реку Амур 32 вагонов. Паром прошел ходовые испытания и в ближайшие дни вступает в эксплуатацию.

Ведется строительство второго такого же парома.

Одновременно с постройкой железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань (бухта Ванина), НКВД СССР осуществил постройку в бухте Ванина двух морских причалов, что позволяет принимать одновременно три большегрузных парохода по 10 тысяч тонн каждый.

*Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 98. Л. 23—24. Заверенная копия.

№ 86

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР  
С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ О ПРИЕМКЕ В ПОСТОЯННУЮ  
ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
КОМСОМОЛЬСК — СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ  
И О НАГРАЖДЕНИИ СТРОИТЕЛЕЙ ЭТОЙ ДОРОГИ**

*30 января 1947 г.**Секретно*

В период Великой Отечественной войны, в труднейших условиях горно-таежной местности Дальнего Востока, коллектив строителей и изыскателей строительства № 500 Министерства внутренних дел построил важную железнодорожную линию Комсомольск — Советская Гавань.

Совет Министров Союза ССР своим постановлением от 8 января 1947 года утвердил акт Правительственной Комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию построенной железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань и отметил большую работу строителей и изыскателей строительства № 500, закончивших строительство в установленные (Государственным Комитетом Обороны) сроки, при хорошем качестве выполненных работ.

В связи с успешным выполнением этого строительства Хабаровский Краевой Комитет ВКП(б) обращался в Правительство Союза ССР с ходатайством о награждении отличившихся работников.

Представляя проект Указа Президиума Верховного Совета Союза ССР о награждении правительственными наградами наиболее отличившихся изыскателей и строителей железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань, Министерство внутренних дел Союза ССР ходатайствует о их награждении за образцовое выполнение задания Правительства.

Персональный список представляемых к награждению работников, поименованных в проекте Указа, согласован с Хабаровским Краевым Комитетом ВКП(б).

Прошу Вашего решения.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

Справка о количестве представляемых работников к правительственным наградам за строительство № 500 Министерства внутренних дел Союза ССР.

Орденом Ленина — 7 чел.  
Орденом Отечественной войны I степени — 21 -«-  
Орденом Отечественной войны II степени — 36 -«-  
Орденом Трудового Красного Знамени — 69 -«-  
Орденом Красной Звезды — 147 -«-  
Орденом «Знак Почета» — 390 -«-  
Медалью «За Трудовую Доблесть» — 470 -«-  
Медалью «За Трудовое Отличие» — 313 -«-  
Всего: 1.453 чел.

№ 87

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ,  
В.М. МОЛОТОВУ, Л.П. БЕРИИ И Н.А. ВОЗНЕСЕНСКОМУ  
ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
ИЗВЕСТКОВАЯ — УРГАЛ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ**

*31 мая 1947 г.*

Железнодорожная линия Ургал — Известковая Байкало-Амурской магистрали была построена МВД СССР в период 1938—1940 годов и сдана в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения в 1943 году. В последующем, в конце 1943 года, во исполнение решения Правительства линия была полностью разобрана в целях использования рельсов, мостовых ферм и оборудования на других срочных оборонных объектах.

Постановлением Совета Министров от 1 августа 1945 года предложено было МВД СССР приступить к восстановлению и постройке этой линии. Открытие движения по железной дороге Ургал — Известковая, согласно постановлению Совета Министров СССР, установлено во втором квартале 1947 года.

За это время МВД СССР выполнены следующие работы: уложено рельсового пути на протяжении 334 км, введены в действие 16 станций и остановочных пунктов, 3 пункта основных и 8 пунктов временных водоснабжений, 2 временных депо и значительная часть служебных, жилищно-бытовых и производственных зданий.

МВД СССР докладывает, что задание Совета Министров СССР выполнено, — к 1 апреля 1947 года была закончена укладка пути от Известковой до станции Ургал и 20 мая с.г. на всем протяжении 334 километров открыто сквозное движение поездов.

Железнодорожная линия эксплуатируется строительством Западного участка Байкало-Амурской железной магистрали.

*Министр внутренних дел Союза ССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 169. Л. 385. Заверенная копия.

№ 88

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ  
ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ТАЙШЕТ —  
БРАТСК БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ**

*7 ноября 1947 г.*

Выполняя постановление Правительства Союза ССР о строительстве железнодорожной линии на участке Тайшет — Братск, коллектив строителей-железнодорожников МВД взял на себя обязательство закончить укладку железнодорожного пути и открыть рабочее движение поездов к 30-й годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции на два месяца раньше срока, установленного Правительством.

Докладываем Вам, товарищ Сталин, что взятые обязательства выполнены.

6 ноября, в канун 30-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции, укладка главного пути на головном участке Байкало-Амурской железнодорожной магистрали от Тайшета до Братска, протяжением 310 километров, закончена и до ст. Братск пропущен первый поезд.

Строительство железнодорожного пути проведено в трудных горно-таежных условиях. За весь период строительства выполнено более 7 миллионов кубометров земляных работ, 53 тысячи кубометров бетонной кладки, построено 643 тысячи кубометров постоянных и временных зданий.

Открытием рабочего движения поездов на участке Тайшет — Братск обеспечена возможность перевозок народнохозяйственных грузов до Братска для нужд золотой промышленности и местного населения.

Досрочное открытие движения рабочих поездов до Братска будет также способствовать развертыванию строительных работ на следующем участке Байкало-Амурской магистрали — от Братска до Усть-Кута, который свяжет реку Лена с железнодорожной сетью Советского Союза.

Строители железных дорог Министерства внутренних дел, горячо преданные своей Советской Родине, обещают Вам, товарищ Сталин, приложить все силы для быстрого и высококачественного окончания строительства первой очереди Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 171. Л. 260—261. Заверенная копия.

№ 89

**ХОДАТАЙСТВО МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
НА ИМЯ И.В. СТАЛИНА О НАГРАЖДЕНИИ СТРОИТЕЛЕЙ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОМСОМОЛЬСК — СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ**

*30 апреля 1948 г.*

*Секретно*

Коллектив строителей и изыскателей строительства № 500 Министерства внутренних дел в 1946 году успешно выполнил задание Правительства по постройке важной железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань, протяженностью 444 километра.

Строительство велось в труднейших условиях горно-таежной местности Дальнего Востока.

Совет Министров Союза ССР своим постановлением от 8-го января 1947 года утвердил акт Правительственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию построенной железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань и отметил большую работу строителей и изыскателей строительства № 500, закончивших строительство в установленные сроки, при хорошем качестве выполненных работ.

Министерством внутренних дел СССР 30 января 1947 года было представлено на Ваше имя ходатайство о награждении наиболее отличившихся работников строительства, но решение по этому вопросу было задержано.

Коллектив строителей железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань в данное время работает по выполнению новых заданий Правительства по постройке железных дорог Чум — Мыс Каменный (Обская губа) и Наушки — Улан-Батор и с возложенными задачами справляется.

В связи с этим Министерство внутренних дел ходатайствует о награждении правительственными наградами наиболее отличившихся строителей и изыскателей строительства железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань.

Проект Указа представляю.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 199. Л. 494—495. Заверенная копия.

№ 90

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И В. СТАЛИНУ, В.М. МОЛОТОВУ, Л.П. БЕРИИ, Г.М. МАЛЕНКОВУ, Н.А. БУЛГАНИНУ, А.И. МИКОЯНУ, Л.М. КАГАНОВИЧУ И Н.С. ХРУЩЕВУ ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ТАЙШЕТ — УСТЬ-КУТ**

*13 августа 1951 г.*

*Секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает Вам о ходе строительства железнодорожной линии от станции Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги до Усть-Кута на реке Лене протяжением 702 километра, осуществляемого Министерством внутренних дел СССР.

С открытием движения по этой железнодорожной линии, соединяющей Сибирскую магистраль с судоходной частью Лены, обеспечивается сквозное смешанное железнодорожное сообщение до бухты Тикси и далее морским путем в районы деятельности Дальстроя и вместе с этим создаются реальные условия для организации эксплуатации богатых залежей железных руд Ангаро-Илимского района и освоения крупнейших лесных массивов в бассейне реки Ангары.

В ноябре 1950 года Министерство внутренних дел СССР закончило укладку пути до станции Лена в районе Усть-Кута и подготовило тем самым строящуюся железнодорожную линию Тайшет — Усть-Кут к перевозкам народнохозяйственных грузов с первого квартала 1951 года.

Однако открытие сквозного движения от Тайшета до Усть-Кута стало возможным только после окончания строительства моста через реку Ангару, которая являлась наиболее серьезным естественным препятствием при строительстве линии. До окончания строительства моста передача вагонов с одного берега на другой осуществлялась посредством временной паромной переправы и по льду.

В месте мостового перехода река Ангара течет в одном русле шириной 800 метров, глубина ее достигает 12 метров; весенние паводки на реке Ангаре сопровождаются мощным продолжительным ледоходом; толщина льда достигает полутора метров.

В этих условиях постройка моста требовала большой и напряженной работы.

Строительство моста начато Ангарстроем МВД СССР в 1948 году по проекту, составленному Желдорпроектом МВД. 29 июня 1951 года по мосту было открыто

движение поездов. Испытание моста тяжеловесными поездами показало хорошие результаты.

Построенный через реку Ангару железнодорожный мост состоит из 9 пролетов по 99 метров и двух береговых пролетов по 23 метра каждый. Пролетные строения металлические с ездой поверху, опоры бутобетонные, основаны на кессонах, опущенных на 12 метров ниже дна реки. Полная длина моста составляет 960,5 метра, высота ферм — 15 метров, высота рельсового пути над меженью — 29 метров, объем кладки опор — 13 тысяч кубических метров, вес металла пролетных строений — 5.010 тонн. Стоимость моста в ценах 1950 года определяется суммой в 39,5 млн рублей.

Строительство моста велось новыми, передовыми методами. При устройстве кессонного основания моста был применен новый способ изготовления наплавных кессонов на берегу и транспортировки их (весом 70 тонн каждый) тракторами к месту опускания, впервые примененный в практике мостостроения в СССР, что значительно упростило сооружение речных опор. Впервые также на реке с мощным ледоходом были построены опоры без ледорезов, что дало значительную экономию в объеме кладки. Опыт устройства опор Ангарского моста должен найти применение при сооружении других мостов через крупнейшие реки в северных и восточных районах СССР.

Металлические пролетные строения моста собирались полунавесным способом с одной легкой промежуточной опорой, а одно пролетное строение в 99 метров было собрано целиком на весу, что также до этого не применялось в практике отечественного мостостроения при балочных пролетных строениях большой длины.

До постройки железнодорожной линии Тайшет — Лена грузы в золотопромышленные районы и Якутскую АССР направлялись через город Иркутск Ангарским водным путем протяжением 530 километров к пристани Заярск и далее по Ангаро-Ленскому автомобильному тракту протяжением 270 километров до пристани Осетрово на реке Лене.

Совет Министров СССР обязал Министерство внутренних дел СССР с открытием временного движения по железнодорожной линии Тайшет — Лена перевезти в навигационный период 1951 года в Усть-Кут на реке Лене 116,5 тысячи тонн различных грузов для якутских организаций, гражданского воздушного флота, Ленского пароходства, Дальстроя МВД и золотодобывающих предприятий. Фактически по состоянию на 1 августа с.г. по новостройке было перевезено в Усть-Кут 168 тысяч тонн народнохозяйственных грузов. Одновременно с этими перевозками Ангарстрой МВД осуществляет большие собственные перевозки строительных материалов, земли, балласта и других грузов.

В настоящее время на всем протяжении железнодорожной линии ведутся доделочные работы в соответствии с техническим проектом, а также большие работы в Усть-Куте на реке Лене по строительству порта, перевалочных баз и судостроительной верфи.

Прилагаю фотоальбом — строительство моста через реку Ангару.

*Министр внутренних дел СССР*  
*С. КРУГЛОВ*

## СЕВЕРО-ПЕЧОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Еще в 1938 г. было принято решение о строительстве железной дороги от Котласа до Воркуты, для чего на базе Ухто-Печорского лагеря НКВД был организован Северный железнодорожный ИТЛ НКВД во главе с С.И. Шеменой с дислокацией управления лагеря в поселке Княж-Погост Коми АССР (документ № 91).

В частичное изменение постановлений Экономсовета при СНК СССР № 228-45с от 23 апреля 1938 г. и № 395-69с от 7 июня 1938 г. 10 мая 1940 г. И.В. Сталин и В.М. Молотов подписали совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 721-239сс «О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали и о развитии добычи воркуто-печорских углей», где, в частности, было записано следующее: «В целях быстрейшего развития производительных сил в Северо-Восточной части Советского Союза, СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановляют:

— Построить в кратчайший срок Северо-Печорскую железнодорожную магистраль от Котласа до Воркуты общим протяжением 1191 км.;

— Установить следующее направление магистрали: Котлас — Ухта (Чибью) — Усть-Кожва (Печора) — Кочмес — Абезь — Воркута.

Сооружение магистрали возложить на Наркомвнудел СССР.

Установить следующие сроки окончания строительства, открытия временного движения и сдачи в постоянную эксплуатацию отдельных участков Северо-Печорской магистрали:

— Котлас — Усть-Кожва протяжением 730 км., срок открытия: декабрь 1941 года, срок сдачи в постоянную эксплуатацию: декабрь 1943 года;

— Усть-Кожва — Кочмес протяжением 223 км., срок открытия: декабрь 1941 года, срок сдачи в постоянную эксплуатацию: июль 1944 года;

— Кочмес — Воркута протяжением 238 км., срок открытия: декабрь 1941 года, срок сдачи в постоянную эксплуатацию: июль 1944 года».

В связи с окончанием и передачей в постоянную эксплуатацию ж.-д. линий Улан-Удэ — Наушки, Биробиджан — Ленинское, глубоких обходов и двух путей от Карымской до Ворошилова НКВД СССР было разрешено снять всю рабочую силу из заключенных и перебросить целиком лагерные подразделения с Дальнего Востока на Северо-Печорскую магистраль. НКВД СССР было также разрешено снять с работы в других ведомствах 20 000 лагерников. НКВД СССР было разрешено направлять в лагерь и стройки заключенных из тюрем и колоний независимо от срока их осуждения.

НКПС был обязан перевезти 160 000 человек со всем инвентарем, из них 40 000 человек с Дальнего Востока, на строительство новой магистрали.

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 00597 от 14 мая 1940 г. «О строительстве Северо-Печорской ж.-д. магистрали», где было записано: «Решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР на Наркомвнудел возложено построить в кратчайший срок Северо-Печорскую жел.-дор. магистраль от Котласа до Воркуты общим протяжением 1191 км.

Это решение обязывает Наркомвнудел СССР открыть временное движение поездов на всем протяжении магистрали в декабре 1941 года с тем, чтобы в 1942 го-

ду по ж.-д. магистрали вывезти не менее 2 млн тонн Воркутинского каменного угля в Северо-Западные и Центральные районы Союза ССР.

Для выполнения этого почетного и высокоответственного задания в сроки, установленные ЦК ВКП(б) и Правительством, приказываю:

— Руководство строительством магистрали возложить на Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

— Выполнение всех работ по строительству участка магистрали от Котласа до Усть-Кожвы протяжением 728 км. производить силами Северного желдорлага НКВД (начальник лагеря С.И. Шемена).

— Для строительства участка магистрали от Усть-Кожвы до Воркуты протяжением в 463 км. организовать в системе ГУЖДС НКВД Печорский ж.-д. исправительно-трудовой лагерь НКВД по штатам I категории. Начальником лагеря и строительства назначить Г.П. Большакова» (документ № 92).

12 сентября 1940 г. было подписано еще одно совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1680-667сс «О строительстве железнодорожной линии Коноша — Котлас», в котором было записано: «Строительство железнодорожной магистрали Воркута — Котлас продлить на запад до соединения с Северной железной дорогой через пункты: Котлас, Вельск, Коноша, используя с этой целью пригодную для эксплуатации часть существующей лесовозной ветви Коноша — Синегга.

Изыскания, проектирование и строительство железнодорожной линии Коноша — Котлас общим протяжением 367 км. возложить на НКВД СССР».

Срок открытия временного движения по линии был установлен в декабре 1941 г. НКВД СССР было разрешено снять и перебросить 40 000 лагерников со строительства вторых путей и других железнодорожных строек Дальнего Востока и 15 000 человек со строительства ж.-д. линии Сорокская — Обозёрская.

Во исполнение постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) 25 сентября 1940 г. был издан приказ НКВД СССР № 001204 «О строительстве железнодорожной линии Коноша — Котлас», в котором говорилось: «Линия Коноша — Котлас, соединяющая Горьковскую и Северную железные дороги, является одним из важнейших участков мощной Северо-Печорской железнодорожной магистрали, сооружаемой НКВД СССР.<...>

1. Сооружение железнодорожной линии Коноша — Котлас возложить на Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

2. Для осуществления строительства линии Коноша — Котлас организовать новый железнодорожный лагерь НКВД с наименованием его «Северо-Двинский исправительно-трудовой лагерь» с местонахождением Управления строительства и лагеря в районе города Вельск Архангельской области.

3. Для производства проектно-изыскательских работ железнодорожной линии Коноша — Котлас, составления технического проекта и сметы и своевременного обеспечения строительства рабочими чертежами ГУЖДС НКВД организовать в системе Бампроекта Северо-Двинскую проектно-изыскательскую комплексную экспедицию.

Начальником Северо-Двинской проектно-изыскательской экспедиции назначить инженера Татарнищева Петра Константиновича.

Для своевременного укомплектования Северо-Двинского железнодорожно-строительного лагеря рабочей силой снять и перебросить в течение октября,



ноября и декабря 1940 года со строительства вторых путей и других строек Дальнего Востока 30 тыс. чел., а также со строительства ж.-д. линии «Сорокская-Обозёрская, Севжелдорлага и других строек ГУЖДС НКВД — 20 тысяч человек» (документ № 93). Начальником Севднлага НКВД был назначен И.Д. Макаров.

25 декабря 1940 г. Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001606 «О проверке состояния Печорского железнодорожного лагеря НКВД СССР», где говорилось: «В результате преступного отношения к бытовому устройству и трудовому использованию заключенных со стороны руководства Печорского железнодорожного лагеря, среди заключенных лагеря имеет место значительная заболеваемость и смертность.

Начальник лагеря Большаков и начальник оперативно-чекистского отдела лагеря Югов своевременно не информировали НКВД СССР о тяжелом состоянии лагеря и не приняли необходимых мер к ликвидации создавшегося положения» (документ № 94).

Этим же приказом Г.П. Большакова отстранили от занимаемой должности, а временное исполнение обязанностей начальника Печорлага возложили на заместителя начальника ГУЖДС НКВД СССР С.А. Чеснокова. Заместителем начальника Печорлага был назначен бывший заместитель начальника Севжелдорлага Н.Ф. Потемкин.

Для расследования причин заболеваемости и большой смертности заключенных в Печорлаг была командирована бригада работников НКВД СССР во главе с начальником Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР М.Е. Горбачевым. Бригаде были даны указания выявленных виновников тяжелого положения лагеря арестовывать для предания суду.

30 апреля 1941 г. в приказе НКВД СССР № 0220 «О результатах обследования комиссией НКВД СССР состояния Печорского железнодорожного лагеря НКВД и мероприятиях по выполнению плана 1941 г.» отмечалось: «Посланная приказом НКВД СССР от 25 ноября 1940 года за № 001606 комиссия для проверки состояния Печорлага на месте установила ряд преступных действий со стороны бывшего начальника Печорлага Большакова, его заместителя Гольдмана, начальника Контрольно-планового отдела Кайревич, начальника Санотдела Новосадовой, приведших в конце 1940 г. лагерь к тяжелому состоянию и к срыву выполнения программы 4 квартала 1940 г. и 1 квартала 1941 г.

Указанные лица арестованы, преданы суду и понесут суровое наказание.

Отмечаю, что в результате мероприятий, проведенных НКВД в течение первого квартала 1941 г., и работы комиссии — состояние Печорского лагеря значительно улучшилось и лагерь подготовлен к выполнению большой и ответственной работы 1941 г. по строительству ж.-д. линии от Печоры до Воркуты» (документ № 95). Этим же приказом новым начальником Печорского ж.-д. строительства и лагеря НКВД вместо временно исполняющего должность начальника С.А. Чеснокова был назначен бывший заместитель этого же лагеря Н.Ф. Потемкин.

Новым начальником Политотдела Печорлага и строительства стал бывший начальник Политотдела Амурского ИТЛ НКВД И.Е. Корнейчук и Оперативно-чекистского отдела Печорлага — бывший начальник оперчекотдела Онеглага НКВД А.М. Малыгин.

Новое руководство строительства и лагеря указанным приказом НКВД СССР обязали мобилизовать весь коллектив работников Печорлага «на безусловное выполнение строительства ж.-д. линии Печора — Воркута в установленный Правительством срок, в декабре 1941 года, обеспечив высокое качество работ и строжайшее соблюдение плановой стоимости». После выполнения плана работ 1941 года и открытия временного движения предлагалось представить в НКВД СССР материалы на особо отличившихся заключенных для досрочного освобождения и сокращения сроков заключения.

Упомянутый бывший начальник Печлага НКВД Г.П. Большаков 14 января 1941 г. был арестован, 15 августа 1942 г. осужден Особым Совещанием НКВД СССР к ВМН и 12 сентября 1942 г. — расстрелян («за участие в антисоветской организации и вредительство»; 17 мая 1989 г. реабилитирован посмертно).

После начала войны постановлением СНК СССР № 1718-786сс от 30 июня 1941 года и приказом НКВД СССР № 00911 от 11 июля 1941 года в числе «ударных сверхлимитных строек НКВД СССР на 1941 год» были названы Северо-Печорская железнодорожная магистраль и ж.д. Коноша — Котлас.

Приказом НКВД СССР № 00185 от 25 января 1942 г. «в целях объединения руководства строительством Восточного участка Северо-Печорской ж.-д. магистрали и ж.-д. линии Воркута — Югорский Шар» управление Заполярлага НКВД и Печорлага НКВД были объединены в одно управление: Печорлаг НКВД СССР, начальником которого был назначен бывший начальник Заполярлага Д.В. Успенский, а бывший начальник Печорлага Н.Ф. Потемкин — одним из его заместителей (документ № 96).

Смертность заключенных на строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали оставалась большой из-за плохого питания и в 1942 г. Так, прокурор СССР В.М. Бочков написал наркому внутренним дел СССР Л.П. Берии о высокой смертности заключенных Севпечлага, где из-за отсутствия продуктов питания только за первую половину января 1942 года умерло 590 человек, (документ № 97).

Высокая смертность заключенных в 1942 г. была характерна для большинства лагерей НКВД СССР. Так, при численности заключенных Севжелдорлага от 84 893 человек по состоянию на 1 января 1941 г. до 29 741 человека на 1 января 1943 г. умерло в 1940 г. — 2225 человек, в 1941 г. — 2775, в 1942 г. — 7290, в 1943 г. — 4809.

При численности заключенных Севпечлага от 34 959 человек по состоянию на 1 января 1941 г. до 58 825 человек по состоянию на 1 января 1943 г. умерло в 1940 г. — 3664 человека, в 1941 г. — 6504, в 1942 г. — 8756, в 1943 г. — 9386.

При численности заключенных Севдвинлага от 15 365 человек по состоянию на 1 января 1941 г. до 20 663 человек на 1 января 1943 г. умерло в 1940 г. — 45 человек, в 1941 г. — 2919, в 1942 г. — 5187, в 1943 г. — 1346.

29 июня 1942 г. в справке ГУЛЖДС НКВД СССР в ЦК ВКП(б) было, в частности, записано: «Уложено главного пути на 1 января 1942 года:

- Севдвинлаг: ж.-д. линия Коноша — Котлас — 121,5 км;
- Севжелдорлаг: ж.-д. линия Котлас — Кожва — 730 км;
- Печорлаг: ж.-д. линия Кожва — Воркута — 461 км.

В 1941 году закончено строительство и открыто движение по ж.-д. линии № 106 протяжением 118 км. В связи с военными событиями рельсы этой линии по поста-

новлению правительства были сняты и направлены на линию Коноша — Котлас, а частично — Сорока — Обозёрская.

Открыто рабочее движение поездов в декабре 1941 года на линии Кожва — Воркута протяжением 464,7 км».

Справка по управлению Северо-Двинского ИТЛ НКВД (дислоцируется: г. Вельск Архангельской области). Организован в 4-м квартале 1940 года для производства работ по строительству ж.-д. линии Коноша — Котлас и Коноша — Анненский мост. В связи с началом военных действий работы по сооружению ж.-д. линии Коноша — Анненский мост в июле 1941 года были приостановлены.

В 4-м квартале 1941 года перед лагерем была поставлена задача открыть в кратчайший срок сквозное движение поездов на линии Коноша — Котлас с проведением укладки пути по облегченному профилю в феврале 1942 года.

В лагере работает в настоящее время вольнонаемных — 4100 человек, из них ВОХР — 2900 человек, заключенных — 35 355 человек.

В лагере работают: паровозов — 50, вагонов — 465, грузовых машин — 175, экскаваторов — 7, тракторов — 22, бетономешалок — 7, камнедробилок — 3, электростанций — 38, лошадей — 2743.

Начальник Северо-Двинского ИТЛ лейтенант государственной безопасности И.Д. Макаров.

Северный ж.-д. ИТЛ (поселок Железнодорожный Коми АССР).

Лагерь организован на базе бывшего Ухто-Печорского ИТЛ для строительства ж.-д. линии Котлас — Кожва общим протяжением 730 км. Основное назначение дороги Котлас — Кожва — это перевозка Воркуто-Интинских углей из Воркутлага и Инталага и нефти из Ухтоинжмлага.

Укладка ж.-д. линии Котлас — Кожва протяжением 730 км закончена в 1941 году. В настоящее время перед коллективом строителей Севжелддорлага поставлена основная задача обеспечить бесперебойное движение поездов на всем протяжении линии Котлас — Кожва, для чего необходимо укрепить полотно, смягчить уклоны, ликвидировать обходы, окончить работы на постоянных бетонных мостах, построить новые деревянные мосты, уложить 45 км главного пути и 75 км станционных путей, дооборудовать 14 пунктов временного водоснабжения.

В 1942 году лагерь должен провести работу по присоединению Северо-Печорской магистрали к линии Котлас — Вольск — Коноша.

Лагерь имеет: паровозов — 115, вагонов — 2304, грузовых автомашин — 60, лошадей — 3040, тракторов — 44, экскаваторов — 13, бетономешалок — 10, камнедробилок — 7, электростанций — 117.

В лагере работают: вольнонаемных работников — 5012 человек, заключенных — 45 575 человек, призванных немцев — 4740, строительных батальонов — 6673 человек.

Начальник лагеря капитан государственной безопасности С.И. Шемена.

Печорский ИТЛ (поселок Абезь Коми АССР). Организован в июле 1940 года для строительства ж.-д. линии Кожва — Воркута общим протяжением в 460 км. Эта вновь строящаяся ж.-д. магистраль проходит по территории Коми АССР в направлении с юго-запада на северо-восток по совершенно не освоенному району при полном отсутствии населенных пунктов и каких-либо дорог.

В связи с началом военных действий в 1941 году перед коллективом строителей правительством поставлена задача: ж.-д. линию Кожва — Воркута ввести по

временную эксплуатацию и начать по этой магистрали вывозку из Воркутпечлага НКВД угля для оборонных нужд нашей страны.

Правительством и НКВД СССР намечено перевезти по Печорской ж.-д. магистрали в 1942 году 700 тыс. тонн угля. ГУЛЖДС НКВД СССР в своем плане перевозок угля по Печорской ж.д. наметило перевезти в 1-м и 2-м кварталах 1942 года 300 тыс. тонн угля, однако в связи с трудными климатическими условиями Севера (снежные заносы, большие морозы), нехваткой паровозов, а также ввиду ряда технических недоработок ж.-д. полотна с января по июнь месяц 1942 года перевезено всего лишь 80 тыс. тонн угля.

Проектирование ж.д. шло параллельно строительным работам. В процессе работы выяснилось, что местные грунты непригодны для возведения земляного полотна (моренные суглинки, характерные своей неустойчивостью). При использовании этих грунтов в насыпи они не успевают просохнуть за короткий летний период.

В лагере имеется: паровозов — 175, мотовозов и авторезин — 44, вагонов — 1066, автомашин — 1043, лошадей — 2827, тракторов — 58, камнедробилок — 3, экскаваторов — 15, бетономешалок — 13, электростанций — 141, сварочных агрегатов — 9, барж деревянных — 50, катеров — 32.

В лагере работают: вольнонаемных — 7600 человек, из них ВОХР — 4800 человек, заключенных — 86 000 человек.

Начальник лагеря Д.В. Успенский.

В отчете ГУЛЖДС НКВД СССР за 1942 год сообщалось, что в 1942 году сланы НКПС в постоянную эксплуатацию часть ж.-д. магистрали Вольск — Котлас протяжением 260 км и Котлас — Кожва протяжением 728 км, построена и пушена во временную эксплуатацию Северо-Печорская ж.-д. магистраль Кожва — Воркута протяжением 420 км.

В 1942 году Воркутлагом при плане в 750 тыс. тонн было добыто угля — 706,2 тыс. тонн, или 94,1% от планового задания.

Интинлаг: при плане на 1942 год 100 тыс. тонн угля добыто 52,4 тыс. тонн, или 52% от плана.

Уттоижемлаг: при плане в 120 тыс. тонн добыто 99,1 тыс. тонн нефти, или 82,5% от плана.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 сентября 1943 года «За успешное строительство в 1940—1943 годах новой Северо-Печорской железной дороги Воркута — Котлас — Коноша протяжением 1847 километров и освоение Печорского угольного бассейна» было награждено 714 сотрудников НКВД, из них: орденом Ленина — 12 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 24, орденом Красной Звезды — 51, орденом «Знак Почета» — 170, медалью «За трудовую доблесть» — 268, медалью «За трудовое отличие» — 189.

Орденом Ленина были награждены: главный инженер ГУЛЖДС НКВД СССР А.К. Бакин, начальник ГУЛЖДС Н.А. Френкель и начальник Севжелдорлага НКВД С.И. Шемена.

Орденом Трудового Красного Знамени — начальник Северодвинского лагеря НКВД И.Д. Макаров.

Орденом Красной Звезды: начальник Уттоижемлага НКВД С.Н. Бурдаков, заместитель начальника ГУЛЖДС по топливным предприятиям К.К. Карташев, начальник Политотдела Печорлага И.Е. Корнейчук, начальник УНКВД Архан-

гельской области П.М. Мальков, бывший заместитель начальника Печорлага Н.Ф. Потемкин, бывший начальник Интинлага НКВД В.П. Соколов, заместитель начальника Управления материально-технического снабжения НКВД СССР В.А. Уваров, бывший начальник Политотдела ГУЛЖДС, а затем заместитель начальника Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР А.А. Щёкин.

Орденом «Знак Почета» — бывший заместитель начальника Севдвинлага НКВД К.М. Боярский, бывший заместитель начальника Печорлага НКВД П.А. Рубенчик.

1 августа 1949 года министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил на имя заместителя председателя Совета Министров СССР Л.П. Берии письмо с просьбой дать указание о назначении правительственной комиссии для приемки Северного участка Печорской железнодорожной магистрали в постоянную эксплуатацию, а 28 августа 1949 года распоряжением Совета Министров СССР № 13561рс была образована правительственная комиссия для приемки в постоянную эксплуатацию построенной МВД СССР железнодорожной линии Кожва — Воркута. Председателем комиссии назначили заместителя начальника военных сообщений Вооруженных Сил СССР А.В. Добрякова. От МВД СССР в состав комиссии вошли: заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР А.А. Смольянинов, главный инженер ГУЛЖДС В.И. Рождественский и начальник Печорстроя и Печорлага МВД А.И. Боровицкий.

Правительственную комиссию обязали закончить работу по приемке железнодорожной линии Кожва — Воркута к 1 октября 1949 года и акт приемки представить на утверждение Совета Министров СССР к 10 октября 1949 года.

В докладе МВД СССР на имя И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову от 17 января 1950 года о выполнении плана капитальных работ 1949 года по строительству железных дорог было записано: «По Северо-Печорской железнодорожной магистрали освоено капиталовложений на 295,2 млн рублей, или на 102,4% к плану. В результате проведенных в 1949 году работ пропускная способность на всем протяжении магистрали доведена до 20 пар поездов в сутки; участок дороги Кожва — Воркута принят Правительственной комиссией с оценкой выполненных работ на «хорошо».

Закончена укладка главного пути и открыто рабочее движение поездов на участках от станции Воркута до станции Хальмер-Ю и станции Хановой — Мульда — Шахта № 7 общим протяжением в 124 км. Это дало возможность увеличить вывоз печорских углей и форсировать строительство шахт для добычи коксующихся углей в районе Хальмер-Ю.

Помимо выполненных строительных работ МВД СССР в 1949 году по Печорской железнодорожной линии погружено 250 282 вагона печорских углей, что составило 100,5% к годовому плану» (документ № 98).

В постановлении Совета Министров СССР № 2703 от 29 июня 1950 года «О передаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Кожва — Воркута» было записано:

«1. Утвердить акт Правительственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию построенной МВД СССР железнодорожной линии Кожва — Воркута протяжением 462 км.

2. Считать железнодорожную линию Кожва — Воркута в постоянной эксплуатации с 10 июля 1950 года.

3. Обязать МВД СССР (т. Круглова) передать, а МПС (т. Бешева) принять до 10 июля 1950 года в постоянную эксплуатацию железнодорожную линию Кожва — Воркута, включив ее в состав Печорской железной дороги» (документ № 99).

16 августа 1950 года министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и секретарь Коми обкома ВКП(б) Г.И. Осипов направили на имя И.В. Сталина, Л.П. Берии и Г.М. Маленкова следующее письмо: «Строительными организациями МВД СССР построена и в соответствии с постановлением СМ СССР сдана 10 июля 1950 года МПС железнодорожная линия Кожва — Воркута протяжением 463 км.

Строителями и проектировщиками в труднейших условиях Крайнего Севера и Заполярья успешно решены сложные технические вопросы железнодорожного строительства и выполнены большие работы по постройке мощной железнодорожной магистрали, которая в настоящее время выполняет полностью перевозку печорских углей.

Акт Правительственной комиссии был утвержден постановлением СМ СССР № 2703 от 29 июня 1950 года.

МВД СССР и Коми обком ВКП(б) ходатайствуют о награждении особо отличившихся строителей и проектировщиков правительственными наградами в количестве 269 человек, из них: орденами Ленина — 9 человек, Трудового Красного Знамени — 35, Красной Звезды — 25, «Знак Почета» — 112, медалью «За трудовую доблесть» — 37, медалью «За трудовое отличие» — 51».

Указом ПВС СССР от 27 ноября 1950 года «За успешное строительство Печорской железнодорожной магистрали Кожва — Воркута» было награждено 250 работников строительства, из них: орденом Ленина — 9 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 28, Красной Звезды — 25, «Знак Почета» — 104, медалью «За трудовую доблесть» — 33, медалью «За трудовое отличие» — 51.

Орденом Ленина были награждены: бывший начальник Печорлага МВД В.А. Барабанов, бывший начальник Печорлага МВД А.И. Боровицкий и начальник ГУЛЖДС МВД СССР Ф.А. Гвоздевский.

Орденом Трудового Красного Знамени — первый заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР Л.С. Буянов, главный инженер ГУЛЖДС МВД СССР В.И. Рождественский, начальник 1-го отдела ГУЛАГа МВД СССР П.В. Сафонов и заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР А.А. Смольянинов.

В акте от 1 апреля 1953 года по передаче ГУЛЖДС из МВД в МПС СССР есть такая запись: «Вторые пути Печорской ж.д. на участке Вельск — Воркута». Эти пути начали строиться на основании постановления СМ СССР № 2960-1184с от 14 июля 1950 года с окончанием строительства в 1955 году. Работа была возложена на управление Печорстроя. Сметная стоимость — 2075 млн рублей. Протяженность вторых путей — 1430 км. На 1 января 1953 года было освоено — 167,9 млн рублей».

## ДОКУМЕНТЫ

№ 91

ПРИКАЗ НКВД СССР № 090

«О РЕОРГАНИЗАЦИИ УХТО-ПЕЧОРСКИХ ЛАГЕРЕЙ НКВД»

10 мая 1938 г.

*Секретно*

Приказываю:

1. Реорганизовать Ухто-Печорские лагеря НКВД в четыре самостоятельных лагеря с непосредственным подчинением ГУЛАГа НКВД:

а) Воркуто-Печорский исправительно-трудовой лагерь с центром в г. Воркуте, возложив на него работы по шахтному строительству, добыче угля и баржестроению на р. Печоре.

Врид Начальника лагеря назначить Ст. Лейтенанта Государственной Безопасности тов. Попова Б.И.;

б) Ухто-Ижемский исправительно-трудовой лагерь с центром в п. Чибью, возложив на него работы по разведке и добыче нефти, газа, асфальтитов и переработку воды.

Начальником лагеря назначить Ст. Майора Государственной Безопасности тов. Мороз Я.М.;

в) Северный железнодорожный исправительно-трудовой лагерь с центром в п. Княж-Погост, возложив на него строительство железнодорожной магистрали Воркута — Котлас.

Врид Начальника лагеря назначить Капитана Государственной Безопасности тов. Шемена С.И.;

г) Усть-Вымский исправительно-трудовой лагерь с центром в с. Усть-Вымь, возложив на него лесозаготовки в Усть-Вымском лесном массиве.

Начальником лагеря назначить Ст. Лейтенанта Государственной Безопасности тов. Черепанова.

2. Начальникам вышеуказанных лагерей представить в ГУЛАГ НКВД к 25-мая дислокацию лагерей, штаты и перечень практических мероприятий, обеспечивающих выполнение намеченных на 1938 год планов работ.

3. Начальнику ГУЛАГа НКВД дивинтенданту тов. Плинер командировать на место бригаду для проведения реорганизации и распределения имеющихся кадров вольнонаемных работников, а также для разграничения хозяйственных функций и перераспределения оборотных средств, имеющихся в Управлении Ухто-Печорских лагерей.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Генеральный комиссар государственной безопасности ЕЖОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1. Д. 502. Л. 196—197. Подлинник.

№ 92

ПРИКАЗ НКВД СССР № 00597 «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ СЕВЕРО-ПЕЧОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ»

14 мая 1940 г.

*Сов. секретно*

Решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР на Наркомвнудел возложено построить в кратчайший срок Северо-Печорскую жел.-дор. магистраль от Котласа до Воркуты, общим протяжением 1191 км.

Это решение обязывает Наркомвнудел СССР открыть временное движение поездов на всем протяжении магистрали в декабре 1941 г. в том, чтобы в 1942 году по жел.-дор. магистрали вывезти не менее 2,0 млн тонн Воркутинского каменного угля в северо-западные и центральные районы Союза ССР.

Для выполнения этого почетного и высоко ответственного задания в сроки, установленные ЦК ВКП(б) и Правительством, — приказываю:

1. Руководство строительством магистрали возложить на Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

2. Выполнение всех работ по строительству участка магистрали от Котласа до Усть-Кожва, протяжением 728 км., производить силами Северного желдорлага НКВД (начальник лагеря Шемена).

3. Для строительства участка магистрали от Усть-Кожва до Воркуты, протяжением в 463 км., организовать в системе ГУЖДС НКВД Печорский ж.-д. исправительно-трудовой лагерь НКВД по штатам 1 категории.

Начальником лагеря и строительства назначить Большакова Г.П.

4. Строительство магистрали производить согласно прилагаемых основных технических условий.

5. В плане работ 1940 г. по строительству магистрали предусмотреть производство следующих работ:

а) на участке Котлас — Чибью уложить 130 км. пути;

б) на участке Чибью — Кожва (р. Печора), протяжением 252 км., открытие рабочего движения;

в) на участке Кожва — Воркута уложить пути на протяжении 100 км.;

г) начало строительства больших мостов на реках Виледь, Вычегда, Печора и Уса.

6. Начальнику ГУЛАГа НКВД СССР тов. Чернышову и начальнику ГУЖДС НКВД тов. Френкель — в 2-месячный срок подобрать в других лагерях и стройках и направить на строительство Северо-Печорской ж.-д. магистрали до 500 чел. инженерно-технических, административно-хозяйственных, медицинских и лагерных работников.

7. Начальнику Гушосдора НКВД тов. Федорову направить в распоряжение ГУЖДС, из числа заканчивающих курс обучения в июне этого года, 50 автотехников и предусмотреть, при распределении выпускников 1940 г., инженеров и автотранспортников, необходимость направления в ГУЖДС 25 человек инженеров-автомобилистов.

8. Начальнику Управления лесной промышленности ГУЛАГа тов. Сергееву обеспечить в 1940 г. поставку лесоматериалов на нужды железнодорожного строительства Северо-Печорской магистрали — по Устьвымлагу: деловой древесины 340 тыс. кубм., пиломатериалов 80 тыс. кубм., шпал нормальной колес 700 тыс. штук, переводных брусьев 140 комплектов, сдачу лесоматериалов производить в сроки, по согласованию с ГУЖДС.

9. Начальнику Управления ИТК ГУЛАГа НКВД Митюшину:

а) на базе Дмитровского завода оборудовать до 1 июля с.г. один передвижной ремонтный поезд в составе 10 вагонов со станками, инструментом и людским составом, недостающее на заводе оборудование и инструмент выделяется ГУЖДС;

б) изготовить из материалов и по чертежам ГУЖДС 500 комплектов поковок для самосвалов (без деревянных частей) и отгрузить строительству 300 штук до 1 июля и 200 штук до 1 августа;



в) изготовить из материалов и по чертежам ГУЖДС 200 комплектов приспособлений (без деревянных частей) к автомашинам для перевозки леса и отгрузить 100 штук к 1 июля и 100 штук к 15 июля.

10. Начальнику Гушосдора НКВД СССР тов. Федорову изготовить на предприятиях Гушосдора из материалов ГУЖДС:

Цистерны 5-кубометровые — 40 шт.

Цистерны 20-кубометровые — 80 шт.

Бочек 250-литровых — 2500—3000 шт.

Автоцистерны — 20 шт.

Сроки согласовать с ГУЖДС НКВД.

11. Начальнику Волгостроя тов. Рапорт:

а) передать строительству к 25 мая в исправном виде 4 катера в 40 сил, 5 малых баржей;

б) до 1 июля 1940 года обеспечить изготовление 75 сложных прицепов (пульманов), принятых для эксплуатации на Волгострое за счет материалов ГУЖДС.

12. Начальнику ББК тов. Тимофееву изготовить и отгрузить строительству 300 тонн тачечных колес за счет металла ГУЖДС.

13. Начальнику Отдела материальных балансов ГУЖДС тов. Гутман, начальнику Отдела технического снабжения ГУЛАГа НКВД тов. Уварову и начальнику Отдела общего снабжения ГУЛАГа НКВД тов. Силину — обеспечить полную реализацию и направить на строительство все выделенные постановлением Экономсовета при СНК СССР — оборудование, материалы, продовольствие и вещевое довольствие.

14. Для перевалки грузов, идущих в адрес строительства Северо-Печорской ж.-д. магистрали и Воркутстроя, организовать централизованные и хозрасчетные базы:

а) в Архангельске и Нарьян-Маре использовать для этого ныне существующие аппараты, имущество и склады Воркутстроя;

б) в Котласе — путем расширения котласской базы ГУЛАГа до степени обеспечения дополнительного обслуживания железнодорожного строительства;

в) Архангельскую, Котласскую и Нарьянмарскую базы подчинить ГУЖДС НКВД.

15. Учитывая особо сложные условия и срочность строительства Северо-Печорской магистрали, распространить с 1 мая 1940 года:

а) на работников, работающих на участках строительства Котлас — Усть-Кожва, льготы и перечень окладов, предусмотренные постановлением СНК СССР № 652-139с от 17 апреля 1938 г. для работников БАМ;

б) распространить на работников, работающих на участке Усть-Кожва — Воркута, оклады и льготы, предусмотренные распоряжением Экономсовета № СО-4604 от 25 июня 1939 г. для Воркуты.

16. Для награждения лучших рабочих и служащих строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали установить специальный значок — «Ударник строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали». Награждение производить приказом по НКВД СССР.

17. Объявить всем заключенным, что хорошо работающим на строительстве, систематически перевыполняющим производственные задания, при условии соблюдения лагерного режима и дисциплины — будут применяться как в процессе

строительства, так и по его окончании льготы, в виде сокращения сроков и досрочного освобождения.

Начальнику Главного управления железнодорожного строительства тов. Френкелю разработать для строительства и провести в жизнь систему премвознаграждения и усиленного питания для рекордистов, отличников и ударников строительства, с широким применением системы аккордных работ.

18. Начальнику Главного транспортного управления Мильштейну оказывать всемерную практическую помощь строительству в подаче порожняка для людей и грузов, быстрейшего продвижения грузов и людских этапов до перевалочных пунктов и по воде.

19. Начальнику ГУЖДС НКВД СССР тов. Френкель при организации работ по строительству магистрали полностью использовать опыт скоростных строек 206 и 105.

20. Заместителю Народного комиссара внутренних дел Союза ССР тов. Чернышову и начальнику ГУЖДС НКВД СССР тов. Френкель установить систематический контроль за исполнением настоящего приказа, периодически докладывая мне о ходе строительства.

21. Начальникам УНКВД Архангельской и Вологодской областей и Народному комиссару внутренних дел Коми АССР оказывать строительству постоянное содействие и помощь.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 56. Л. 197—198 об. Типографский экземпляр.

№ 93

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 001204 «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ КОНОША — КОТЛАС»**

*25 сентября 1940 г.*

*Сов. секретно*

Решением ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР от 12 сентября 1940 года за № 1680-667/сс на Наркомвнудел возложено строительство в кратчайший срок железнодорожной линии Коноша — Котлас, общим протяжением 367 километров, с открытием временного движения по линии в декабре 1941 г.

Линия Коноша — Котлас, соединяющая Горьковскую и Северную железные дороги, является одним из важнейших участков мощной Северо-Печорской железнодорожной магистрали, сооружаемой НКВД СССР.

Для выполнения этого ответственного задания точно в срок, установленный ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР, приказываю:

1. Сооружение железнодорожной линии Коноша — Котлас возложить на Главное управление железнодорожного строительства НКВД СССР.

2. Для осуществления строительства линии Коноша — Котлас организовать новый железнодорожно-строительный лагерь НКВД с наименованием его «Северо-Двинский исправительно-трудовой лагерь», с местонахождением Управления строительства и лагеря в районе города Вельск Архангельской области.

3. Для производства проектно-изыскательских работ железнодорожной линии Коноша — Котлас, составления технического проекта и сметы и своевременного

обеспечения строительства рабочими чертежами Главному управлению железнодорожного строительства НКВД организовать в системе Бампроекта Северо-Двинскую проектно-изыскательскую комплексную экспедицию.

4. Начальником Северо-Двинской проектно-изыскательской экспедиции назначить инженера Татаринцева Петра Константиновича.

5. Главному управлению железнодорожного строительства закончить технический проект и генеральную смету на сооружение ж.-д. линии Коноша — Котлас для представления на утверждение СНК Союза ССР к 1.VIII.1941 года.

6. Изыскания, проектирование и строительство ж.-д. линии Коноша — Котлас производить согласно технических условий, утвержденных для Северо-Печорской железнодорожной магистрали.

7. К строительству линии приступить немедленно. В плане работ 1940 г. предусмотреть развертывание всех подготовительных работ, заготовку леса и местных материалов и выполнение части земляных работ.

8. Начальнику Главного управления железнодорожного строительства НКВД СССР тов. Френкель в месячный срок направить на строительство железнодорожной линии Коноша — Котлас необходимое количество инженерно-технических, административно-хозяйственных, медицинских и лагерных работников за счет других лагерей ГУЖДС.

9. Для своевременного укомплектования Северо-Двинского железнодорожно-строительного лагеря рабочей силой снять и перебросить в течение октября, ноября и декабря 1940 года со строительства вторых путей и других строек Дальнего Востока 30 тыс. чел., а также со строительства жел.-дорожной линии Сорокская — Обозерская, Севжелдорлага и других строек ГУЖДС НКВД — 20 тысяч человек.

10. Распространить на рабочих и служащих, работающих на строительстве жел.-дор. линии Коноша — Котлас, льготы и перечень окладов, объявленных в приказах НКВД СССР № 00597 от 14 мая 1940 года и № 0271 от 3 июля 1940 года.

11. Начальнику Главного управления железнодорожного строительства НКВД тов. Френкель применить систему премиального вознаграждения и усиленного питания рекордистам, отличникам и ударникам Северо-Двинского исправительно-трудового лагеря, разработанную для участка Котлас — Усть-Кожва.

12. Начальникам УНКВД Архангельской и Вологодской областей оказывать Северо-Двинскому исправительно-трудовому лагерю постоянной содействие и помощь.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 59. Л. 85—87. Типографский экземпляр.

№ 94

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 001606 «О ПРОВЕРКЕ СОСТОЯНИЯ ПЕЧОРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЛАГЕРЯ НКВД СССР»**

*25 декабря 1940 г.*

*Сов. секретно*

В результате преступного отношения к бытовому устройству и трудовому использованию заключенных со стороны руководства Печорского железнодорожно-го лагеря среди заключенных лагеря имеет место значительная заболеваемость и смертность.

Начальник лагеря Большаков и начальник оперативно-чекистского отдела лагеря Югов своевременно не информировали НКВД СССР о тяжелом состоянии лагеря и не приняли необходимых мер к ликвидации создавшегося положения.

Приказываю:

1. Начальника Печорского лагеря НКВД СССР Большакова Григория Петровича с занимаемой должности отстранить и произвести тщательное расследование.

2. Назначить:

Вр. исп. обязанности начальника Печорлага НКВД заместителя начальника Главного Управление железнодорожного строительства НКВД СССР майора государственной безопасности тов. Чеснокова Сергея Андреевича.

Заместителем начальника Печорлага — тов. Потемкина Николая Федоровича, освободив его от занимаемой должности зам. нач. Севжелдорлага.

3. Тов. Чеснокову немедленно завести автотранспортом достаточное количество продовольствия, вещевого довольствия, белья и медикаментов на участки: Кожва — Синья из Усть-Усы, в Абезь — из Адзьвы-Вом, переключив на это наличный автотранспорт.

Ввести для всех ослабленных заключенных усиленные нормы питания, разрешить израсходовать на эти цели дополнительно 2500 тысяч рублей.

Развернуть жилищно-бытовое и лечебно-санитарное строительство, обеспечить в кратчайший срок минимальные санитарно-бытовые условия для заключенных.

4. Зам. нач. ГУЛАГа тов. Сафонову и зам. нач. ГУЖДС тов. Худякову обеспечить немедленную отправку в Печорлаг 150 тонн свежего мяса, 15 тонн сливочного масла, 15 вагонов квашеной капусты, 30 тонн дрожжей и достаточное количество овощей для больных заключенных.

Начальнику Ухтонжемага тов. Баламутову и начальнику Севжелдорлага тов. Шемена выделить из наличного запаса и немедленно доставить Печорлагу необходимое количество медикаментов, медицинских инструментов, медицинского оборудования и предметов ухода — первому из расчета полного набора на три месяца на 7000 человек и второму — из расчета на три месяца на 3000 человек.

Тов. Шемена немедленно приступить к заготовке стандартных рубленых барачков и в двухнедельный срок изготовить и отгрузить Печорлагу 30 барачков на 4000 человек.

5. Командировать в Печорлаг сроком на два месяца бригаду работников НКВД СССР в составе:

начальника Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР капитана государственной безопасности тов. Горбачева М.Е. (руководитель бригады),

начальника отделения ГЭУ НКВД СССР ст. лейтенанта государственной безопасности тов. Бендерского Е.В.,

следователя следственной части ГТУ НКВД лейтенанта государственной безопасности тов. Королева П.М.,

оперуполномоченного ГТУ ст. лейтенанта государственной безопасности тов. Павлова Н.Г.,

оперуполномоченного ГЭУ НКВД лейтенанта государственной безопасности тов. Балацкого Н.И.,

начальника санитарного отдела ГУЛАГа тов. Лойдина Д.М.,

начальника Политотдела ГУЖДС НКВД капитана государственной безопасности тов. Голованова И.А.,

ст. инспектора санитарного отдела ГУЛАГа НКВД тов. Костюнину М.С., начальника отдела Трудового использования ГУЖДС тов. Аксеньева И.Г.

6. Бригаде провести следующую работу:

а) провести тщательное расследование по выявлению причин заболеваемости и большой смертности заключенных и конкретных виновников арестовать для предания суду;

б) всесторонне проверить состояние Печорского лагеря и выявить недостатки строительства, организации бытового устройства и трудового использования заключенных, охраны и режима лагеря и культурно-воспитательной работы среди заключенных и оказать практическую помощь начальнику лагеря в устранении выявленных недостатков;

в) проверить работу оперативно-чеккистского отдела лагеря и принять необходимые меры к улучшению оперативно-чеккистской работы в лагере.

Зам. нач. ГУЖДС и нач. лагеря тов. Чеснокову С.А. принять участие в работе бригады и совместно с тов. Горбачевым выработать и провести в жизнь все практические мероприятия для оздоровления лагеря и обеспечения программы производственной работы 1941 года.

7. Начальника Главного Управления железнодорожного строительства НКВД СССР тов. Френкеля Н.А. отозвать со стройки № 107 и командировать в Печорлаг для организации необходимых мероприятий по обеспечению программы строительства Северо-Печорской магистрали на 1941 год.

Тов. тов. Френкелю, Горбачеву и Чеснокову о результатах проведенной ими работы доложить.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 60. Л. 242—243. Типографский экземпляр.

№ 95

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 0220 «О РЕЗУЛЬТАТАХ ОБСЛЕДОВАНИЯ КОМИССИЕЙ НКВД СССР СОСТОЯНИЯ ПЕЧОРСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЛАГЕРЯ НКВД И МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНА 1941 г.»**

*30 апреля 1941 г.*

*Секретно*

Посланная приказом НКВД СССР от 25 ноября 1940 года за № 001606 комиссия для проверки состояния Печорлага на месте установила ряд преступных действий со стороны бывшего начальника Печорлага Большакова, его заместителя Гольдмана, начальника Контрольно-планового отдела Кайревич, начальника Санотдела Новосадовой, приведших к концу 1940 г. лагерь к тяжелому состоянию и к срыву выполнения программы 4 квартала 1940 г. и I квартала 1941 г.

Указанные лица арестованы, преданы суду и понесут суровое наказание.

Отмечаю, что в результате мероприятий, проведенных НКВД в течение первого квартала 1941 г., и работы комиссии — состояние Печорского лагеря значительно улучшилось и лагерь подготовлен к выполнению большой ответственной работы 1941 г. по строительству ж.-д. линии от Печоры до Воркуты.

В целях дальнейшего улучшения состояния лагеря и обеспечения безусловного выполнения Печорлагом плана работ 1941 года приказываю:

1. Назначить начальником Печорского железнодорожного строительства и лагеря НКВД тов. Потемкина Н.Ф.

Временно исполняющего должность начальника Печорлага тов. Чеснокова С.А. от исполнения должности начальника лагеря освободить и отозвать в распоряжение Отдела кадров НКВД СССР.

2. Назначить начальником Политотдела Печорлага и строительства бригадного комиссара тов. Корнейчук И.Е.

Начальника Политотдела Печорлага тов. Голубкова и его заместителя тов. Белова, как не справившихся со своими обязанностями, с работы снять и отозвать в распоряжение Отдела кадров НКВД СССР.

3. Назначить начальником Оперативно-чекистского отдела Печорлага тов. Малыгина А.М., освободив его от должности начальника Оперативно-чекистского отдела Онеглага НКВД.

Начальника Оперативно-чекистского отдела Печорлага тов. Югова и его заместителя тов. Колегова, не обеспечивших своевременную информацию НКВД СССР о действительном состоянии лагеря, — с работы снять и понизить в должностях.

4. Начальника Отдела общего снабжения Печорлага Гейдерейха и бывшего начальника 2 отделения Печорлага Кондрашина за развал работы по снабжению и бытовому устройству заключенных — арестовать и передать суду.

5. Начальнику Печорлага тов. Потемкину, начальнику Политотдела тов. Корнейчук принять меры:

а) по обеспечению завоза по зимнику в глубинные пункты необходимых материалов, оборудования, горючего, продуктов питания, фуража и предметов лагхозбыхода;

б) по выполнению всех подготовительных работ к приему и складированию на берегу Печоры и Кожвы грузов, подлежащих с открытием навигации дальнейшей перевалке по речной системе на северные участки трассы, обеспечивая их полную сохранность при разгрузках, погрузках и во время следования в пути и хранения в складских помещениях;

в) по постройке автолежневой дороги<sup>1</sup> и отдельных ее участков в срок, установленный графиком;

г) по скорейшему производственному освоению прибывающих контингентов заключенных, организацией их в специализированные строительные колонны, обеспечении необходимыми для производства работ инструментами, материалами и средствами производства и транспорта, неизменно осуществляя мероприятия по организационно-хозяйственному укреплению колонн как основной производственной единицы;

д) по созданию в колоннах, быту и на производстве должного режима и необходимой обстановки и условий, обеспечивающих выполнение плановых лимитов по трудониспользованию производительности труда, использованию механизмов на полную производственную мощность;

е) по организации работ на базе ежедневного и сменного планового задания по каждой строительной колонне и в целом по каждому строительному отделению, с обязательным ежедневным анализом результатов работы и принятием мер по каждому подразделению по устранению возникающих в работе препятствий.

<sup>1</sup> Автолежневая дорога — автомобильная дорога, устраиваемая в лесистых, болотистых местах из уложенных вплотную бревен.

6. Начальнику ГУЛАГа НКВД СССР тов. Наседкину обеспечить отправку и продвижение до Кожвы выделенных на апрель и май месяцы для Печорлага 32 тыс. заключенных.

7. Начальникам УНКВД и ОИТК, отправляющим в Печорлаг заключенных, строго руководствоваться приказом НКВД СССР № 00277 от 12.III-41 г. в части соблюдения требований о строгом физическом отборе заключенных.

8. Начальнику Главного управления лагерей жел.-дор. строительства тов. Френкель и начальнику ГУЛАГа тов. Наседкину установить особое наблюдение за работой и состоянием Печорлага, оказывая руководству лагеря постоянную помощь.

9. Обязываю т.т. Потемкина, Корнейчук мобилизовать весь коллектив работников Печорлага, на основе социалистического и трудового соревнования, на безусловное выполнение строительства ж.-д. линии Печора — Воркута в установленный Правительством срок — в декабре 1941 г., обеспечив высокое качество работ и строжайшее соблюдение плановой стоимости.

По выполнении плана работ 1941 года и открытии временного движения представить в НКВД СССР материалы на особо отличившихся заключенных для досрочного освобождения и сокращения сроков заключения.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-5401. Оп. 1а. Д. 97. Л. 56—57. Типографский экземпляр.

№ 96

**ПРИКАЗ НКВД СССР № 00185 «ОБ ОБЪЕДИНЕНИИ УПРАВЛЕНИЙ  
ЗАПОЛЯРЛАГА И ПЕЧОРЛАГА НКВД В ОДНО УПРАВЛЕНИЕ»**

25 января 1942 г.

*Сов. секретно*

В целях объединения руководства строительством восточного участка Северо-Печорской ж.-д. магистрали и ж.-д. линии Воркута — Югорский Шар приказываю:

1. Управление Заполярлага НКВД и Печорлага НКВД объединить в одно управление — Печорлаг НКВД СССР.

2. Назначить начальником объединенного Печорлага тов. Успенского Д.В.

Заместителями начальника Печорлага: тов. тов. Потемкина Н.Ф., Свиридова, Рубенчик П.А. и Бычко И.В.

3. Начальнику ГУЛЖДС НКВД СССР тов. Френкель разработать штаты Управления лагерем, применительно к новым задачам и масштабу работы Печорлага и дислокацию лагерных подразделений и представить их в НКВД СССР на утверждение к 25 февраля 1942 г.

Освобождающийся состав работников использовать для работы в других лагерях ГУЛЖДС НКВД.

*Народный комиссар внутренних дел Союза ССР  
Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 1а. Д. 110. Л. 45. Типографский экземпляр.

№ 97

**ПИСЬМО ПРОКУРОРА СССР В.М. БОЧКОВА НАРОДНОМУ КОМИССАРУ  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ «О БОЛЬШОЙ СМЕРТНОСТИ ЗАКЛЮЧЕННЫХ  
СЕВУРАЛЛАГА И СЕВПЕЧЛАГА НКВД СССР»**

*14 февраля 1942 г.**Сов. секретно*

По сообщению прокуроров Севураллага и Севпечлага в указанных лагерях со-  
здалось тяжелое положение с питанием заключенных — вследствие чего среди за-  
ключенных недопустимо высокий процент смертности.

Так, например, в Севураллаге за 28 дней января от истощения умерло 896 че-  
ловек. Заключенным выдают по 150—200 грамм хлеба. На работу не выходят 12 ты-  
сяч человек заключенных.

В Севпечлаге, вследствие отсутствия продуктов питания, только на первую по-  
ловину января с.г. умерло 590 человек, причем продуктов в запасе не имеется.

Кроме того, в Севпечлаге задерживается отправка освобожденных бывших за-  
ключенных вследствие отсутствия транспорта.

Сообщая о выше изложенном на Ваше усмотрение, одновременно прошу Ва-  
шего распоряжения о производстве расследования и наказания виновных лиц.

*В. БОЧКОВ*

ГА РФ. Ф. Р-8131. Оп. 37. Д. 1261. Л. 4. Заверенная копия.

№ 98

**ДОКЛАД МВД СССР И.В. СТАЛИНУ, Л.П. БЕРИИ И Г.М. МАЛЕНКОВУ  
О ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА КАПИТАЛЬНЫХ РАБОТ 1949 г.  
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

*17 января 1950 г.**Сов. секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает Вам о выполнении плана  
капитальных работ 1949 года по строительству железных дорог.

В 1949 году план капитальных работ по железнодорожному строительству вы-  
полнен в размере 2009,3 млн рублей, или на 107,8%, в том числе по строительно-  
монтажным работам 1498,1 млн рублей, или на 115,4%.

По основным видам работ за 1949 год выполнены следующие объемы:

земляные работы и балластировка — 20,0 млн кубометров

укладка рельсовых путей — 772 км.

строительство постоянных производственных, служебных и жилых зданий —  
775 тыс. кубометров

строительство временных жилых и производственных зданий — 1830 тыс. ку-  
бометров.

По основным железнодорожным строительствам за 1949 год выполнено:

1. Строительствами № 501 и № 503 (железнодорожная линия Салехард на  
Оби — порт Игарка на реке Енисей) освоено капиталовложений 809,0 млн руб-  
лей, что составляет 110,6% к плану; уложено главного железнодорожного пути  
132 километра при задании в 130 километров. Участок железнодорожной линии



от примыкания к станции Чум Печорской железной дороги до ст. Лобитнанги на левом берегу реки Обь приведен в состояние, обеспечивающее нормальное грузовое и пассажирское движение. Уложена ледовая железнодорожная переправа через реку Обь от ст. Лобитнанги до г. Салехард протяжением в 7 километров.

По строительству железной дороги Салехард — Игарка намечено в 1950 году провести следующие работы: уложить 400 км. железнодорожного пути, в том числе 250 км. в направлении от Салехарда на Игарку, обеспечив открытие рабочего движения поездов от станции Салехард на протяжении 380 км. до перехода через реку Надым и со стороны Игарки от пункта Ермаково на левом берегу реки Енисей на протяжении 150 км. до пункта Янов Стан; приступить к строительству мостовых переходов через реки Надым, Пур и Таз; построить необходимое количество временных депо, пунктов водоснабжения, мастерских, производственных, технических и жилых зданий.

2. Строительством № 505 (железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор) освоено капиталовложений на 335,9 млн рублей, или на 110,6% к плану; досрочно закончена укладка железнодорожного пути до Улан-Батора, и 7 ноября 1949 года в столицу Монгольской Народной Республики прибыл первый сквозной поезд.

Железная дорога эксплуатируется строительством № 505 МВД СССР и с 1 декабря 1949 года принимает к перевозке народнохозяйственные грузы МНР.

На строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор в 1950 году будут производиться работы по достройке в соответствии с техническим проектом станционных зданий, жилых зданий на перегонах, пунктов водоснабжения, необходимого количества технических зданий и окончанию балластировки пути.

В результате работ 1950 года железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор может быть в третьем квартале 1950 года сдана в постоянную эксплуатацию Управлению Улан-Баторской железной дороги.

3. По Северо-Печорской железнодорожной магистрали освоено капиталовложений на 295,2 млн рублей, или на 102,4% к плану. В результате проведенных в 1949 году работ пропускная способность на всем протяжении магистрали доведена до 20 пар поездов в сутки; участок дороги Кожва — Воркута принят Правительственной комиссией с оценкой выполненных работ на «хорошо». Закончена укладка главного пути и открыто рабочее движение поездов на участках от станции Воркута до станции Хальмер-Ю и станции Хановой — Мульда — Шахта № 7 общим протяжением в 124 км. Это дало возможность увеличить вывоз печорских углей и форсировать строительство шахт для добычи коксующихся углей в районе Хальмер-Ю.

4. По Байкало-Амурской железнодорожной магистрали освоено капиталовложений в объеме 529,3 млн рублей, или на 104,8% к плану.

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали производится с двух направлений: на западе от станции Тайшет Красноярской железной дороги до Усть-Кута на реке Лена и на востоке по строительству линии Известковая — Ургал и Ургал — Комсомольск.

На участке Тайшет — Братск протяжением 309 км выполнено задание по обеспечению бесперебойного движения поездов и перевозки народнохозяйственных грузов. Ликвидированы все обходы, а также построены служебно-технические здания, жилые дома на станциях и перегонах, усилены пункты водоснабжения и введены в действие другие объекты, предусмотренные планом.

На участке Братск — Усть-Кут проведены работы по освоению трассы на протяжении свыше 200 километров и закончена укладка 150 километров главного пути. Тяжелые климатические условия (низкие температуры в декабре) и затруднения с доставкой материалов верхнего строения через реку Ангара в период ледостава не дали возможности полностью выполнить задание по укладке 200 километров железнодорожного пути. Из 12 опор железнодорожного моста через реку Ангара десять опор закончены строительством; начат монтаж металлических пролетных строений.

В результате работ 1950 года будут уложены рельсы на протяжении 246 км и открыто движение на всем протяжении дороги 705 км от Тайшета до Усть-Кута, чем будет обеспечена возможность установить смешанное железнодорожное и водное по реке Лена сообщение с Якутией и перевозить грузы Дальстроя в район реки Яна.

На участке Известковая — Ургал протяжением 334 км выполнены работы, обеспечивающие сдачу этого участка в 1950 году в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения, с пропускной способностью в 6 пар поездов в сутки.

На участке Ургал — Комсомольск из общего протяжения 507 км обеспечено бесперебойное движение поездов на протяжении 200 километров от Комсомольска до реки Амгунь и подготовлено под укладку дополнительно 63 километра земляного полотна. Завершены основные работы по сооружению в 79 км от Ургала Дусе-Алиньского тоннеля, длиной в 1820 погонных метров. На участке Ургал — Комсомольск в 1950 году будут производиться работы по дальнейшему строительству железной дороги и уложено 50 км пути. На эту же строительную организацию МВД СССР постановлением Совета Министров СССР возложено строительство нефтепровода Софийское — Комсомольск.

Помимо выполнения строительных работ Министерством внутренних дел СССР в 1949 году по Печорской железнодорожной линии погружено 250.282 вагона печорских углей, что составило 100,5% к годовому плану.

Для железнодорожных строителей МВД СССР в 1949 году заготовлено и вывезено 3.910 тысяч кубометров лесопродукции и изготовлено 56 миллионов штук кирпича.

Министерством внутренних дел СССР проводятся все необходимые мероприятия по безусловному выполнению заданий Правительства на 1950 год по строительству железных дорог.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 269. Л. 49—53. Заверенная копия.

№ 99

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 2703  
«О ПЕРЕДАЧЕ В ПОСТОЯННУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ  
ЛИНИИ КОЖВА — ВОРКУТА»**

*29 июня 1950 г.*

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Утвердить акт Правительственной Комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию построенной Министерством внутренних дел СССР железнодорожной линии Кожва — Воркута протяжением 462 км.

2. Считать железнодорожную линию Кожва — Воркута в постоянной эксплуатации с 10 июля 1950 г.

3. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) передать, а Министерство путей сообщения (т. Бещева) принять до 10 июля 1950 г. в постоянную эксплуатацию железнодорожную линию Кожва — Воркута, включив ее в состав Печорской железной дороги.

4. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова):

а) выполнить до 10 июля 1951 г. отмеченные в акте Правительственной Комиссии неотложные работы по достройке железнодорожной линии Кожва — Воркута в объеме 155 млн рублей, в порядке очередности по согласованию с Министерством путей сообщения;

б) секретно.

5. В связи с вводом в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Кожва — Воркута увеличить Министерству путей сообщения на 1950 год:

а) численность работников, занятых на работах по эксплуатации железных дорог, на 3000 человек с фондом заработной платы 46,8 млн рублей и на прочих работах на 300 человек с фондом заработной платы 3,06 млн рублей с разбивкой по кварталам согласно Приложению;

б) расходы по эксплуатации железных дорог по фондам заработной платы с начислениями на 50,36 млн рублей за счет сверхплановой прибыли железных дорог 1950 года;

в) численность работников орсов на 200 человек с фондом заработной платы 1,56 млн рублей за счет соответствующего уменьшения численности работников, занятых в сельском хозяйстве, и фонда заработной платы этих рабочих;

г) план нецентрализованных (внелимитных) затрат на приобретение оборудования и инвентаря на 6 млн рублей за счет перераспределения средств, выделенных Министерству по плану капиталовложений, без изменения плана ввода в действие мощностей по отдельным стройкам.

6. Разрешить Министерству путей сообщения:

а) организовать на железнодорожной линии Кожва — Воркута 3 отделения с линейными хозяйственными подразделениями и орсами.

Государственной штатной комиссии при Совете Министров СССР утвердить в 5-дневный срок по представлению Министерства путей сообщения штатные расписания указанных отделений, линейных хозяйственных подразделений и орсов, в том числе 500 единиц за счет численности работников, предусмотренной пунктом 5 «а» настоящего Постановления;

б) израсходовать в 1950 году на оплату подъемных и суточных железнодорожникам, переводимым для работы по эксплуатации железнодорожной линии Кожва — Воркута, 19,5 млн рублей за счет сверхплановой прибыли железных дорог 1950 года.

7. Разрешить Министерству внутренних дел СССР по согласованию с Министерством путей сообщения сохранить в полосе отвода железнодорожной линии Кожва — Воркута все подсобные предприятия, мастерские, базы, склады и другие сооружения, необходимые для достройки этой линии, без внесения арендной платы за занимаемые участки.

8. Распространить на работников Печорстроя ГУЛЖДС Министерства внутренних дел СССР порядок выдачи проездных железнодорожных билетов, установленный для хозрасчетных организаций Министерства путей сообщения.

9. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова):

а) передать Министерству путей сообщения остатки не использованного на момент передачи в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Кожва — Воркута лимита амортизационных отчислений и произвести по договору с Управлением Печорской железной дороги работы по ремонту пути и сооружений этой линии;

б) передать до 1 сентября 1950 г. Министерству путей сообщения дополнительно жилую площадь во временных зданиях Печорстроя ГУЛЖДС Министерства: на станциях Воркута — 1100 кв. метров, Кочмес — 2250 кв. метров и Печора — 950 кв. метров;

в) выявить возможность дополнительной передачи в 1950 году Министерству путей сообщения на линии Кожва — Воркута площади в постоянных зданиях под жилье и зданий в районе станций Воркута и Кочмес для организации столовых, а также складов и овощехранилищ для использования их под склады промышленных и продовольственных товаров.

10. Разрешить Министерству путей сообщения:

а) выпускать на пути общего пользования железнодорожной линии Кожва — Воркута вагоны парка Министерства внутренних дел СССР для перевозки грузов в счет его плана, не допуская встречного порожнего пробега этих вагонов, с зачетом количества перевезенных грузов в выполнение плана погрузки и выгрузки Печорской железной дороги;

б) использовать угольный порожняк для перевозки в попутном направлении грузов, предназначенных для достройки железнодорожной линии Кожва — Воркута.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

Сборник постановлений Совета Министров СССР за июнь 1950 года  
(вторая часть, с. 688—690). Типографский экземпляр.

## **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ НАУШКИ — УЛАН-БАТОР**

19 августа 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов, его заместитель В.С. Рясной, начальник ГУЛЖДС МВД СССР Н.А. Френкель, его заместитель и начальник Желдорпроекта ГУЛЖДС И.Г. Петренко и главный инженер Желдорпроекта В.А. Червяков направили на имя председателя Госплана СССР и заместителя председателя Совета Министров СССР Н.А. Вознесенского письмо с представлением проекта постановления СМ СССР о строительстве железной дороги Наушки — Улан-Батор.

2 сентября 1947 г. проект постановления за подписями заместителей председателя Совета Министров Л.П. Берни и Н.А. Вознесенского, а также министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и министра путей сообщения СССР И.В. Ковалева был направлен И.В. Сталину. В сопроводительном письме было написано: «В соответствии с Вашим указанием представляем на утверждение проект постановления Совета Министров СССР о строительстве железной дороги от станции Наушки Восточно-Сибирской дороги до г. Улан-Батор протяжением главного пути 399 км.

Дорогу намечается построить на пропускную способность в 12 пар поездов в сутки.

Строительство дороги возлагается на Министерство внутренних дел СССР.

Министерство внутренних дел СССР обязывается к изысканиям и проектированию дороги приступить в сентябре 1947 года, а к строительству — в 4 квартале 1947 года с тем, чтобы закончить укладку пути и открыть движение на 12 пар поездов в сутки по всей линии в 4 квартале 1949 года. В техническом проекте будет предусмотрено доведение в последующем пропускной способности дороги до 24 пар поездов в сутки.

По имеющимся в МПС и МВД СССР данным дорога будет проходить в сложных топографических условиях. Потребуется соорудить 2 крупных моста и 15 средних мостов. Общий объем земляных работ составит около 12 млн кубометров, из них до 30% скальных работ.

В связи с большим объемом работ по строительству дороги Наушки — Улан-Батор и необходимостью построить ее в сравнительно короткий срок проектом предусматривается переключить на указанное строительство 40 000 рабочих, в том числе 20 000 военнопленных японцев, а также часть материалов и строительного оборудования со строительства Байкало-Амурской магистрали.

Общее количество рабочей силы на строительстве дороги Наушки — Улан-Батор будет доведено до 80 000 человек.

В связи с переключением со строительства Байкало-Амурской магистрали части ресурсов на строительство новой дороги проектом предусматривается перенесение срока открытия движения поездов на участке Братск — Усть-Кут с 4 квартала 1949 года на 1950 год».

В приложенной к письму справке о состоянии работ по БАМу говорилось: «В связи с необходимостью срочного развертывания работ по строительству ж.-д. линии Наушки — Улан-Батор, проектом постановления Совета Министров намечается изъятие с отдельных участков Байкало-Амурской магистрали 40 000 человек рабочей силы и соответственное уменьшение капиталовложений на общую сумму 100 млн рублей.

Рабочая сила снимается со следующих участков магистрали: Тайшет — Братск — 16,5 тыс. человек, Ургал — Известковая — 11 тыс. человек, Комсомольск — Совгавань — 12,5 тыс. человек, всего — 40 тысяч человек.

С принятием этого решения строительные работы по Байкало-Амурской ж.-д. магистрали будут продолжаться и установленные постановлением Совета Министров СССР сроки открытия движения по всем участкам остаются прежними, за исключением линии Братск — Усть-Кут, где намечено сдвинуть срок открытия движения с 3 квартала 1949 года на 1950 год».

4 сентября 1947 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 3134-1024с «О строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор», в котором было записано: «Построить железнодорожную линию от станции Наушки Восточно-Сибирской железной дороги (пограничный пункт Советского Союза) до столицы Монгольской Народной Республики — г. Улан-Батор, протяжением 399 км главного пути.

Строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор возложить на МВД СССР.

Присвоить наименование этому строительству № 505».

МВД СССР было обязано приступить к изысканию и проектированию строительства указанной железнодорожной линии в сентябре 1947 г. Строительство до-

роги начать в 4-м квартале 1947 г., закончить укладку пути и открыть движение поездов по всей линии в 4-м квартале 1949 г. с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки.

Для осуществления строительства № 505 МВД СССР было поручено создать строительное управление в составе двух лагерей с численностью рабочей силы до 80 000 человек.

Начальником управления строительства № 505 был назначен генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздецкий, его заместителем — подполковник Д.В. Успенский и главным инженером — Н.К. Гильнер.

МВД СССР было разрешено использовать на строительстве военнопленных японцев, а также заключенных, независимо от того, по какой статье они осуждены.

Для ускорения развертывания работ на строительстве № 505 МВД СССР было разрешено перебазировать на это строительство подразделения с участков Байкало-Амурской магистрали: Известковая — Ургал, Комсомольск — Советская Гавань, Тайшет — Братск в количестве до 40 000 человек, в том числе 20 000 военнопленных японцев.

Министерству иностранных дел СССР совместно с МВД СССР было поручено разработать проект соглашения с Правительством Монгольской Народной Республики о строительстве № 505 и представить на утверждение Совета Министров СССР к 15 октября 1947 г.

В приложении к постановлению СМ СССР говорилось о мероприятиях по обеспечению строительства № 505 МВД СССР: «Для ускорения производства проектно-изыскательских работ и своевременного обеспечения рабочими чертежами строительства перебросить не позднее 15 сентября 1947 года на изыскание и проектирование строительства № 505 Забайкальскую и Читинскую экспедиции и часть работников Тайшетской экспедиции Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР, занятых на работах по Байкало-Амурской магистрали.

В связи с перемещением части рабочей силы и ресурсов со строительства Байкало-Амурской магистрали на строительство № 505 уменьшить объем капитальных вложений по БАМу в 1947 году на 100 млн рублей, направив из этой суммы 30 млн рублей на подготовительные работы по изысканиям и строительству № 505.

В частичное изменение постановления СМ СССР № 799-253сс от 1 апреля 1947 г. перенести срок открытия движения на участке Братск — Усть-Кут с 3 квартала 1949 года на 4 квартал 1950 года, а также перенести сроки утверждения технических проектов и смет по этому участку с 1 мая 1948 года на 1 мая 1949 года и по участку Тайшет — Братск с 1 декабря 1947 года на 1 мая 1948 года

В целях повышения производительности труда заключенных на строительстве № 505 разрешить МВД СССР распространить на указанное строительство льготы по зачету рабочих дней заключенным за высокие показатели производительности труда в соответствии с постановлением СМ СССР от 1 марта 1947 года за № 340-150сс.

Установить для военнопленных японцев, используемых на строительстве № 505, суточную норму питания, предусмотренную постановлением СМ СССР от 13 апреля 1946 года за № 828-338сс».

Указанным постановлением СМ СССР были также утверждены «Основные технические условия на проектирование и строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор».

Видимо, придавая особое значение новому строительству (Советский Союз начинал большую стройку на территории другого государства с использованием в качестве рабочей силы заключенных и военнопленных), И.В. Сталин дважды подписал этот документ: в конце документа в качестве председателя Совета Министров СССР и на первом листе постановления, размашисто начертав: «За. И. Сталин».

10 сентября 1947 г. С.Н. Круглов подписал приказ МВД СССР № 00955 «О строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор», в котором во исполнение постановления СМ СССР № 3134-1024сс от 4 сентября 1947 г. предписывалось:

строительство ж.-д. линии Наушки — Улан-Батор возложить на ГУЛЖДС МВД СССР, присвоив ему наименование «Строительство № 505 МВД СССР»;

для осуществления строительства № 505 создать строительное управление в составе двух лагерей и дислоцировать его в районе Сухе-Батора на территории МНР в 8 километрах к югу от Советско-Монгольской границы;

начальником Управления строительства № 505 назначить бывшего начальника Западного управления БАМ Ф.А. Гвоздецкого, а его заместителем — бывшего заместителя начальника Восточного управления БАМ Д.В. Успенского. Главным инженером и заместителем начальника строительства № 505 назначить бывшего главного инженера Западного управления БАМ Н.К. Гильнера (документ № 100).

В 1947 г. в ИТЛ строительства № 505 прибыло около 9000 заключенных, в 1948 г. — около 47 500 человек. В 1947 г. умерло 17 заключенных, бежало 13 человек, в 1948 г. умерло 389 человек, бежало 440 заключенных.

15 октября 1947 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов и заместитель министра иностранных дел СССР Я.А. Малик направили на имя В.М. Молотова письмо, в котором было записано: «Постановлением Совета Министров СССР от 4 сентября сего года Министерству иностранных дел и МВД СССР поручено совместно разработать проект соглашения с Правительством Монгольской Народной Республики о строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор.

Представляем проект договора по этому вопросу.

Договор между Правительствами СССР и МНР предусматривает, что строительство железной дороги производится силами и средствами Советского Союза, в соответствии с чем указанная дорога со всеми зданиями, оборудованием, подвижным составом и предприятиями будет являться собственностью Правительства СССР.

Для строительства дороги и последующей эксплуатации Правительство МНР предоставляет в безвозмездное пользование полосу земли по всей трассе от 120 до 300 метров шириной и за пределами указанной полосы соответствующие земельные участки, необходимые для возведения технических сооружений, зданий и подсобных к нему строений, а также для заготовки строительных материалов, в том числе леса и добычи каменного угля, безвозмездно и в размерах, необходимых для строительства и эксплуатации дороги.

По истечении 75 лет с момента открытия движения железнодорожная линия от пограничного пункта на советско-монгольской границе в районе селения Наушки — Улан-Батор будет передана вместе с обслуживающими постройками и сооружениями безвозмездно в собственность МНР, причем подвижной состав, оборудование, инвентарь и материалы, которые будут находиться в распоряжении железной дороги, будут переданы с возмещением их стоимости Правительству СССР на основе особого соглашения».

23 декабря 1947 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 4105-1409с «Об учреждении Советско-Монгольского Акционерного общества для постройки и эксплуатации железнодорожной линии “Наушки — Улан-Батор”, в котором говорилось: «1. Признать целесообразным учредить Советско-Монгольское Акционерное общество для постройки и эксплуатации железнодорожной линии от пограничного пункта на советско-монгольской границе в районе селения Наушки до г. Улан-Батор. Присвоить этому обществу наименование «Советско-Монгольское Акционерное общество Улан-Баторской железной дороги».

2. Одобрить проект соглашения между Правительством СССР и Монгольской Народной Республики об учреждении «Советско-Монгольского Акционерного общества Улан-Баторской железной дороги».

3. Обязать Министерство финансов СССР (т. Зверева) разработать проект соглашения о предоставлении кредита Монгольской Народной Республике, сумме кредита и сроках его погашения и представить в Совет Министров СССР на утверждение.

4. Уполномочить Чрезвычайного и Полномочного посланника СССР в Монгольской Народной Республике т. Важнова Николая Петровича на ведение переговоров и подписание соглашения.

5. Возложить на Главное управление советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (т. Меркулова) проведение мероприятий по организации акционерного общества и руководство советской частью его».

Приказом МВД СССР № 994 от 5 августа 1948 г. Ф.А. Гвоздецкий был назначен начальником ГУЛЖДС МВД СССР. Этим же приказом новым начальником УИТЛ и строительства № 505 МВД был назначен бывший начальник Восточного управления строительства и лагерей БАМа МВД полковник Н.Ф. Потемкин.

Приказом МВД СССР № 001014 от 20 августа 1948 г. подполковник Д.В. Успенский был освобожден от должности начальника Южного лагеря МВД в связи с назначением начальником Сахалинского ИТЛ МВД.

Приказом МВД СССР № 0589 от 29 сентября 1948 г. «В целях упрощения структуры и удешевления аппарата» с 1 октября 1948 г. Южный ИТЛ был ликвидирован с организацией вместо него строительного отделения, подчиненного Управлению строительства № 505, когда начальник Южного строительного отделения одновременно являлся заместителем начальника УИТЛ и строительства № 505.

По состоянию на 1 января 1949 г. в ИТЛ строительства № 505 числилось 46 185 заключенных, на 1 апреля 1949 г. — 41 612, на 1 июля 1949 г. — 40 150, на 1 октября 1949 г. — 37 409, на 1 января 1950 г. — 35 652 заключенных.

3 ноября 1949 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил доклад на имя И.В. Сталина, Л.П. Берии и Г.М. Маленкова, где говорилось: «Совет Министров СССР постановлением № 3134-1024сс от 4 сентября 1947 года возложил на МВД СССР строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор (Монгольская Народная Республика), с окончанием укладки пути и открытием движения в IV квартале 1949 года.

МВД СССР докладывает, что задание Правительства о строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор, протяжением 404 километра главного пути, выполнено.

За короткий срок, в течение 24 месяцев, в тяжелых условиях пустынной и горно-пересеченной местности Монгольской Народной Республики, при



крайнем недостатке местных строительных материалов, транспортных средств и связи Строительством № 505 МВД СССР, производящим строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор, выполнено 8,7 млн кубометров земляных работ, 48 тыс. кубометров бетонной и железобетонной кладки мостов и труб, уложено 404 километра главного пути, 25 километров станционных путей, 170 тыс. кубометров балласта, построено 90 тыс. кубометров постоянных зданий.

На участковых станциях и станциях с водоснабжением — Сухэ-Батор, Дархан, Хара, Дзун-Хара, Улан-Батор — построены пассажирские здания, открыто 12 пунктов временного водоснабжения, установлена постоянная линия связи с необходимым обустройством. <...>

25 октября 1949 года на всем протяжении пути закончена укладка рельсов и 3 ноября 1949 года открыто движение поездов по этой линии.

6 ноября 1949 года со станции Сухэ-Батор до города Улан-Батор отправляется пассажирский поезд.

По всей трассе железной дороги Наушки — Улан-Батор продолжают работы по дальнейшему оснащению дороги и жилищному строительству в объемах, предусмотренных проектом» (документ № 101).

17 января 1950 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову: «7 ноября 1949 года в столицу Монгольской Народной Республики прибыл первый сквозной поезд.

Железная дорога эксплуатируется строительством № 505 МВД СССР и с 1 декабря 1949 года принимает к перевозке народнохозяйственные грузы МНР.

На строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор в 1950 году будут производиться работы по достройке в соответствии с техническим проектом станционных зданий, жилых зданий на перегонах, пунктов водоснабжения, необходимого количества технических зданий и окончанию балластировки пути.

В результате работ 1950 года железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор может быть в 3 квартале 1950 года сдана в постоянную эксплуатацию Управлению Улан-Баторской железной дороги».

9 февраля 1950 г. было подписано постановление Совета Министров СССР № 499-179с «Об утверждении основных показателей Улан-Баторской железной дороги», в котором было записано: «1. Установить стоимость строительства Улан-Баторской железной дороги по генеральной смете в сумме до 1 млрд. рублей (в ценах 1949 года), включая стоимость выполненных до 1 января 1950 года работ по фактическим затратам, и за итогом генеральной сметы предусмотреть 50 млн рублей, в том числе на приобретение подвижного состава — 29,2 млн рублей, отчуждение земель для предприятий железной дороги 15,2 млн рублей и организацию совхоза — 5,6 млн рублей.

Утвердить следующие основные показатели Улан-Баторской железной дороги: общее протяжение дороги — 404 км;

пропускная способность дороги на первую очередь при сдаче в эксплуатацию — 6 пар поездов;

с подготовкой земляного полотна на отдельных пунктах для пропускной способности второй очереди — 12 пар поездов;

полезная длина станционных путей — 720 м;

число станций с водоснабжением — 10;

ширина земляного полотна в обыкновенных грунтах — 5,8 м; в скальных грунтах — 5 м;

рельсы на главном пути — старогодние, годные для укладки в главный путь; количество шпал на 1 км пути — 1600 штук.

Поручить МВД СССР (Круглову) и Главному управлению советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (Меркулову) согласовать с Правлением Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» технический проект и смету на строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор, после чего с учетом пожеланий и замечаний монгольской части Правления утвердить проект и смету в пределах общей суммы стоимости строительства железной дороги, установленной в пункте 1 настоящего Постановления.

Обязать МВД СССР (Круглова) и Главное управление советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (Меркулова) представить к 1 апреля 1950 года предложения о порядке и сроках передачи железной дороги Наушки — Улан-Батор в ведение Правления Советско-Монгольского акционерного общества (документ № 102).

Еще шел процесс передачи железной дороги Наушки — Улан-Батор в постоянную эксплуатацию, а постановлением СМ СССР № 1795-702сс от 5 мая 1950 г. «О строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив» МВД СССР было обязано «направить в 1950—1951 гг. на строительство указанной железной дороги и паромной переправы людские и материальные ресурсы строительства № 505 МВД СССР в связи с полным окончанием в 1951 году строительства железной дороги Наушки — Улан-Батор». Бывший начальник УИТЛ и строительства № 505 МВД Н.Ф. Потемкин указанным постановлением СМ СССР и приказом МВД СССР № 00310 от 12 мая 1950 г. был назначен начальником строительства железной дороги Погиби — Победино (УИТЛ и строительство № 506 МВД) на Сахалине.

Постановлением Совета Министров СССР № 4242-1905с от 11 октября 1950 г. «О передаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор» был утвержден акт правительственной комиссии по определению готовности железной дороги Наушки — Улан-Батор к передаче в постоянную эксплуатацию.

Для оформления передачи железной дороги Наушки — Улан-Батор в постоянную эксплуатацию Советско-Монгольскому акционерному обществу «Улан-Баторская железная дорога» была утверждена советская часть советско-монгольской комиссии в составе: генерал-лейтенант А.В. Добряков (председатель) (от Военного министерства СССР), инженер-полковник В.И. Рождественский (от МВД СССР), инженер-майор пути и строительства Д.К. Туркатенко (от ГУСИМЗ при СМ СССР). Указанным лицам было предписано выехать в Монгольскую Народную Республику и закончить оформление передачи дороги в постоянную эксплуатацию с 15 ноября по 15 декабря 1950 года. Акт передачи железной дороги в постоянную эксплуатацию советской части советско-монгольской комиссии представить в Совет Министров СССР.

18 декабря 1950 г. был подписан акт советско-монгольской комиссии по передаче железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор в постоянную эксплуатацию, в котором, в частности, было записано: «Советско-Монгольская комиссия установила:

1. Железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор построена строительством № 505 в полном соответствии с основными показаниями, утвержденными постановлением СМ СССР от 9 февраля 1950 года и техническим проектом.

2. Движение поездов по всей железнодорожной линии было открыто в ноябре 1949 года, и с момента открытия движения поездов дорога находится во временной эксплуатации, которую осуществляет строительство № 505.

3. Строительство указанной дороги выполнено с широким применением средств механизации трудоемких работ (экскаваторов, большегрузных скреперов, бульдозеров, передвижных бетонных заводов и т.п.).

При сооружении железной дороги строители и проектировщики приложили много усилий в целях максимального уменьшения стоимости постройки и принимали смелые технические решения, особенно при сооружении головного участка.

Выбор направления трассы железнодорожной линии между станцией Наушки и городом Улан-Батор произведен с исчерпывающим технико-экономическим обоснованием, а сама трасса уложена на местности с минимальными объемами работ.

4. По состоянию на 1 ноября 1950 года все основные работы: по земляному полотну, искусственным сооружениям, верхнему строению пути, раздельным пунктам, пассажирским устройствам на основных станциях, водоснабжению, связи, сигнализации, по служебно-техническим, жилым и производственным зданиям — закончены.

Качество выполненных работ по всем основным сооружениям, в целом по дороге, следует признать отличным.

5. Проектная пропускная способность дороги 6 пар поездов в сутки обеспечивается полностью.

Исходя из изложенного Советско-Монгольская комиссия считает, что железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор подготовлена к вводу в постоянную эксплуатацию и подлежит передаче Советско-Монгольскому акционерному обществу “Улан-Баторская железная дорога” до 31 декабря 1950 года при временном использовании эксплуатационных кадров строительства № 505 с постепенной их заменой в течение шести месяцев постоянными работниками Улан-Баторской железной дороги.

Строительству № 505 подлежит в период с 15 по 31 декабря 1950 года подготовить и передать Управлению Улан-Баторской железной дороги законченные сооружения, здания и обустройства дороги, а также техническую документацию.

Вместе с тем строительство № 505 обязано в 1951 году выполнить остаточные работы по постройке дороги на общую сумму 67,826 тыс. рублей согласно прилагаемой ведомости.

Для обеспечения руководства строительными работами в 1951 году обязать Управление Улан-Баторской железной дороги производить выдачу бесплатных проездных билетов по дороге руководящему составу строительства № 505 (в количестве до 30 человек), а также прицепку ко всем поездам служебных вагонов строительства № 505 без взимания платы.

Коллектив строителей и проектировщиков в трудных горных условиях выполнил огромную творческую работу по сооружению данной железнодорожной линии и обеспечил в 1949 году досрочное открытие сквозного движения поездов, пользуясь при этом постоянным вниманием и поддержкой Правительства Монгольской Народной Республики.

Вводимая в действие Улан-Баторская железная дорога имеет огромное политическое и экономическое значение и будет способствовать еще большему развитию производительных сил МНР.

Строительство Улан-Баторской железной дороги является новым проявлением великой Сталинской заботы о Монгольском народе и постоянной бескорыстной помощи Советского народа дружественному Монгольскому народу в развитии и процветании Монгольской Народной Республики, новым свидетельством нерушимой дружбы Монгольского и Советского народа».

За советскую сторону документ подписали: А.В. Добряков, В.И. Рождественский и Д.К. Туркатенко. За монгольскую — министр транспорта Ядам-Сурун, заместитель министра финансов Бальжит, начальник узкоколейной Улан-Баторской дороги Лхажаб.

28 июня 1951 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Крутлов и заместитель министра иностранных дел СССР В.А. Зорин направили на имя И.В. Сталина письмо, в котором было записано: «Во исполнение постановления Совета Министров СССР от 4 сентября 1947 года строительством № 505 МВД СССР осуществлена постройка железной дороги от станции Наушки (граница СССР) до города Улан-Батор (столица Монгольской Народной Республики) общим протяжением главного пути 404 километра.

Движение поездов на указанной железной дороге было открыто в 1949 году в сроки, установленные постановлением Совета Министров СССР.

В ноябре 1950 года Улан-Баторская железная дорога смешанной Советско-Монгольской комиссией была досрочно принята в постоянную эксплуатацию. <...>

Учитывая, что работники строительства № 505 МВД СССР, несмотря на тяжелые условия строительства, добились высокой производительности труда, полностью и умело использования техники и смелого решения сложных технических вопросов, встретившихся в процессе строительства, МВД СССР и МИД СССР считают целесообразным отметить строителей железной дороги Наушки — Улан-Батор правительственными наградами» (документ № 103).

Всего предлагалось наградить 437 человек, в том числе: орденом Ленина — 3 человека, орденом Красного Знамени — 11 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 28 человек, орденом Красной Звезды — 67 человек, орденом «Знак Почета» — 129 человек, медалями — 199 человек.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 августа 1951 г. «за успешное выполнение заданий правительства» были награждены 413 работников МВД СССР, среди которых были награждены: орденом Ленина — бывший начальник УИТЛ и строительства № 505 МВД СССР Н.Ф. Потемкин, орденом Красного Знамени — бывший заместитель начальника Управления строительства № 505 МВД СССР И.М. Жамойдо и бывший начальник Политотдела С.А. Никонов, орденом Трудового Красного Знамени — первый заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР Л.С. Буянов, бывший начальник ГУЛЖДС МВД СССР Ф.А. Гвоздевский, главный инженер строительства Н.К. Пильнер, главный геолог строительства В.И. Зедин, начальник ГУЛЖДС МВД СССР А.А. Смольянинов, начальник Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР В.А. Червяков; орденом Красной Звезды — главный инженер ГУЛЖДС МВД СССР В.И. Рождественский.

Из 413 награжденных орденом Ленина были награждены 3 человека, орденом Красного Знамени — 7 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 28 человек, орденом Красной Звезды — 54, орденом «Знак Почета» — 127, медалью «За

боевое отличие» — 46, медалью «За трудовую доблесть» — 47, медалью «За трудовое отличие» — 101 человек.

За время существования ИТЛ и строительства № 505 МВД СССР в лагерь прибыло 74 571 заключенный, убыло — 74 571, в том числе освобождено 44 549, умерло — 1071, бежало — 497, остальные переведены в другие лагеря МВД СССР.

По состоянию на 1 января 1948 г. значилось — 8856 человек, на 1 января 1949 г. — 46 185, на 1 января 1950 г. — 35 652, на 1 января 1951 г. — 22 421, на 1 января 1952 г. — 22 200, на 1 января 1953 г. — 15 953.

## ДОКУМЕНТЫ

№ 100

ПРИКАЗ МВД СССР № 00955

«О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ НАУШКИ — УЛАН-БАТОР»

10 сентября 1947 г.

*Сов. секретно*

Совет Министров СССР своим Постановлением от 4-го сентября 1947 года № 3134-1024сс возложил на Министерство Внутренних Дел СССР строительство железнодорожной линии от ст. Наушки Восточно-Сибирской железной дороги (пограничный пункт Советского Союза) до столицы Монгольской Народной Республики — гор. Улан-Батор, протяжением 399 км. главного пути.

Во исполнение указанного Постановления Совета Министров СССР приказываю:

1. Строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор возложить на ГУЛЖДС МВД СССР. Присвоить этому строительству наименование — «Строительство № 505 МВД СССР».

2. Для осуществления строительства № 505 создать строительное управление в составе двух лагерей и дислоцировать его в районе Сухэ-Батор на территории МНР — 8 километров к Югу от Советско-Монгольской границы.

3. Изыскание, проектирование и строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор произвести в соответствии с утвержденными техническими условиями (приложение № 1), при руководящем уклоне<sup>1</sup> 9 градусов, минимальном радиусе кривых 600 метров, допуская в трудных местах 300 метров, при ширине земляного полотна 5,8 (десятых) метра и полезной длине станционных путей 720 метров.

4. К изысканиям и проектированию строительства указанной железнодорожной линии приступить в сентябре 1947 года.

Строительство дороги начать в IV квартале 1947 года, закончить укладку пути и открыть движение поездов по всей линии в IV квартале 1949 года с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки.

5. Назначить Начальником Управления Строительства № 505 МВД СССР генерал-майора инженерно-технической службы тов. Гвоздевского, освободив его от должности Начальника Западного Управления БАМ.

<sup>1</sup> Руководящий уклон — один из параметров строящихся железных дорог, представляющий собой наибольшую величину подъема, по значению которой устанавливается норма массы поезда при одиночной тяге и расчетной минимальной скорости движения. Крутизна уклона измеряется в тысячных долях или целым числом в тысячных, отнесенных к одному километру пути. Руководящий уклон 9 означает, что на каждый километр пути подъем может составить не более 9 м. Угол наклона полотна составляет при этом менее одного градуса.

Зам. Начальника — подполковника тов. Успенского Д.В., освободив его от должности Зам. Начальника Восточного Управления БАМ.

Главным инженером и Заместителем Начальника Строительства — тов. Гильнер Н.К., освободив его от должности Главного Инженера Западного Управления БАМ.

Тов. Гвоздевскому и Успенскому в трехдневный срок сдать по акту дела товарищам Орловскому и Ефимову.

6. Возложить на Управление строительства № 505 МВД СССР непосредственное руководство строительством на участке от Наушки до 250 километра.

Для осуществления строительства на участке от 250 километра до Улан-Батора организовать лагерь, дислоцируя его в районе города Улан-Батор, присвоив ему наименование — «Южный лагерь МВД СССР».

Назначить Зам. Начальника Управления строительства № 505 МВД СССР — подполковника тов. Успенского Д.В. начальником Южного лагеря МВД СССР.

7. Для производства проектно-изыскательских работ и обеспечения строительства № 505 проектными материалами и рабочими чертежами организовать в системе Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР комплексную проектно-изыскательскую экспедицию в составе 2-х районов — Северного и Южного. Указанной экспедиции присвоить наименование — «Селенгинская экспедиция Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР».

Назначить Начальником Селенгинской экспедиции тов. Степанова С.Н. с отставлением его в должности Заместителя Начальника и главного инженера Московской конторы Желдорпроекта по совместительству.

8. Для форсирования производства проектно-изыскательских работ по строительству № 505 разрешить Желдорпроекту ГУЛЖДС МВД СССР перебросить основные кадры Байкальской и Читинской экспедиций и часть работников Тайшетской экспедиции, занятых на работах по БАМ, с перенесением оставшейся части работ Байкальской и Читинской экспедиций на 1948 год.

Установить срок представления технических проектов и смет по участку Тайшет — Братск — 1/V-1948 года и по участку Братск — Усть-Кут — 1.V-1949 года.

9. Исполняющему обязанности Начальника Желдорпроекта тов. Червякову, Начальнику Строительства № 505 тов. Гвоздевскому и Начальнику Селенгинской экспедиции тов. Степанову:

а) представить на утверждение технический проект и смету по строительству № 505 к 1 июня 1949 года, предусмотрев в техническом проекте доведение в последующем пропускной способности дороги до 24 пар поездов в сутки;

б) составлять технические проект, сметы и рабочие чертежи на месте строительства;

в) обеспечить строительство рабочими чертежами по плану, графику, согласованному с Управлением Строительства № 505, в соответствии с очередностью производства работ;

г) представить на утверждение МВД СССР к 1/X-1947 года сметно-финансовый расчет на производство полного комплекса проектно-изыскательских работ по строительству № 505;

д) заключить договор на проектно-изыскательские работы с Управлением Строительства № 505, в котором предусмотреть обеспечение строительством экспедиции необходимой рабочей силой, транспортом, спецодеждой, продовольствием и необходимым финансированием, в соответствии с утвержденным сметно-финансовым расчетом.

10. Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майору тов. Петренко:

а) Управление строительства № 505 МВД СССР организовать на базе Западного Управления БАМ, а Управление Южного ИТЛ строительства № 505 МВД СССР — на базе Нижнеамурского ИТЛ;

б) перебросить немедленно из Западного Управления БАМ на строительство № 505 инженерно-технических и административно-хозяйственных работников до 100 человек;

в) ликвидировать Нижнеамурский лагерь Восточного Управления БАМ, оставив одно отделение для окончания недоделок с непосредственным подчинением Восточному Управлению БАМ;

г) перебросить немедленно из Западного Управления БАМ и Нижнеамурского лагеря в полном составе по два штаба строительных отделений со штабными колоннами.

Отpravку штабов отделений произвести организованным порядком с необходимым имуществом, служебным и производственным инвентарем, хозобиходом, палатками, формами документации и всем прочим, необходимым для работы на новом месте;

д) перебросить за счет строительных организаций с участков Байкало-Амурской магистрали: Известковая — Ургал, Комсомольск — Советская Гавань, Тайшет — Братск организованные подразделения рабочей силы и строительные организации в количестве до 40 000 человек, в том числе 20 000 военнопленных японцев.

Отpravку рабочей силы произвести организованными колоннами со штабами колонн, хозобиходом, зимним вещдоловствием и месячным запасом продовольствия.

Запретить Начальникам Восточного и Западного Управлений БАМ направлять инвалидов, длительно не работающих и ослабленных;

е) для подготовки к приему рабочей силы направить немедленно из Восточного и Западного Управлений БАМ по 5 строительных колонн из каждого, в том числе по 3 колонны по строительству гражданских временных сооружений.

С колоннами направить палатки, оборудование, инвентарь, инструмент, хозобиход, минимально необходимые запасы материалов и леса, продовольствия и фуража.

ж) направить в сентябре и октябре 1947 года на строительство № 505 из Восточного Управления БАМ — 5.000 кубометров пиломатериалов;

з) подготовить к сдаче и сдать в IV квартале 1947 года Главлесобыту 15.000 кубометров круглого леса со строительства Западного Управления БАМ в обмен на получаемые от Бурмонголлеса и Читлеса 7.000 кубометров круглого леса и 5.000 кубометров пиломатериалов, согласно постановлению Совета Министров СССР № 3134-1024сс от 4 сентября 1947 года;

и) передать на проектно-изыскательские работы 15 человек изыскателей и 15 человек проектировщиков из числа 100 человек инженеров и техников, получаемых от МПС, согласно постановлению Совета Министров от 4 сентября 1947 года за № 3134-1024сс;

к) направить необходимые строительству № 505 все свободные и излишние материально-технические ресурсы из лагерей и баз ГУЛЖДС МВД СССР;

л) установить график завоза оборудования и средств механизации, в котором предусмотреть в первую очередь завоз оборудования для обустройства лагеря

и подготовки к развороту работ и во вторую очередь — выделяемого, согласно постановлению Совета Министров СССР;

м) оборудовать и направить до 15 октября 1947 года на строительство № 505 на заводе № 4 ГУЛЖДС ремонтный поезд из имеющихся вагонов для обеспечения первоочередных нужд по ремонту оборудования на строительстве.

11. Заместителю Начальника Управления Кадров МВД СССР полковнику тов. Машкову и Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майору тов. Петренко в десятидневный срок рассмотреть и представить мне на утверждение проект штатов Управления Строительства № 505 и Управления исправительно-трудовых лагерей.

12. Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко, начальнику ГУЛАГа МВД СССР тов. Добрынину и начальнику ГУПВИ МВД СССР тов. Филиппову:

а) обеспечить формирование для строительства № 505 двух исправительно-трудовых лагерей и одного лагеря МВД СССР военнопленных японцев с численностью до 20.000 человек, используя военнопленных японцев только на участке трассы до 250 километров линии Наушки — Улан-Батор.

Лагери из заключенных организовать непосредственно подчиненные Управлению строительства № 505 на 25—30 тысяч человек и Южный ИТЛ — на 30—35 тыс. человек.

К формированию лагерей приступить немедленно, укомплектовав лагерный аппарат офицерским составом, административно-техническими работниками и военизированной охраной за счет лагерей МВД СССР военнопленных и заключенных, работающих на строительстве Байкало-Амурской магистрали и других строительствах в районах Сибири и Дальнего Востока.

Отpravку заключенных для строительства № 505 производить из числа трудоспособных, включая максимальное количество специалистов и квалифицированных рабочих, вне зависимости от статей осуждения (за исключением осужденных по ст.ст. 58-6, 58-8 и 58-9).

Комплектование лагерей кадровым составом и спецконтингентом производить в зависимости от потребности проектно-изыскательских работ и развертывания строительства по графику, составленному совместно с тов. Гвоздевым;

б) в целях повышения производительности труда заключенных на строительстве № 505 распространить на лагери указанного строительства льготы по зачету рабочих дней заключенным за высокие показатели производительности труда, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 1 марта 1947 года № 340-150сс, объявленных в приказе МВД СССР и начальника ГУСМП при Совете Министров СССР № 0185/75с от 29 марта 1947 года;

в) для военнопленных японцев, используемых на строительстве № 505, установить суточную норму питания, предусмотренную Постановлением Совета Министров СССР от 13-го апреля 1946 года № 828-333;

г) распространить для вольнонаемного состава и членов их семей, а также для заключенных, занятых на изысканиях, проектировании и строительстве № 505, нормы снабжения, установленные на строительстве Байкало-Амурской магистрали.

13. Зам. Начальника ГУПВ МВД СССР тов. Петрову совместно с Начальником ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко и Начальником Главного Управления Милиции тов. Леонтьевым разработать и представить мне в 10-дневный срок на утверждение порядок упрощенного перехода работников изысканий, строительств-



ва и лагерей, а также командированных на это строительство работников от МВД через Монголо-Советскую границу.

14. В связи с перемещением части рабочей силы и ресурсов со строительства Байкало-Амурской магистрали на строительство № 505 уменьшить объем капиталовложений по Байкало-Амурской магистрали в 1947 году на 100 миллионов рублей, направить из этой суммы 30 млн рублей на подготовительные работы по изысканиям и строительству № 505.

Начальнику ЦФО МВД СССР тов. Карманову, Начальнику Планового отдела МВД СССР тов. Попову оформить титул и финансирование строительных и проектно-изыскательских работ по строительству № 505.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 3134-1024сс от 4/9-1947 года перенести срок открытия движения на участке Братск — Усть-Кут с III квартала 1949 года на 4 квартал 1950 года.

15. Начальнику Управления строительства № 505 МВД СССР генерал-майору инженерно-технической службы тов. Гвоздевскому:

а) развернуть немедленно подготовительные работы по приему рабочей силы, дислоцировав строительство колонн до 200 километра вдоль существующей автодороги Наушки — Улан-Батор, проходящей на этом протяжении вблизи будущей трассы, а от 200 километра до Улан-Батора — вдоль реки Хара-Гол;

б) представить не позднее 15 ноября 1947 года план мероприятий по освоению трассы и организации строительных работ с завозом в зимний период на объекты работ всех ресурсов;

в) утверждать на месте проекты, рабочие чертежи на отдельные сооружения, до составления и утверждения технического проекта на строительство № 505;

г) временно размещать прибывающую на строительство № 505 рабочую силу в палатках и землянках с уменьшением нормы жилой площади до 1,25 кв. метра на человека;

д) обеспечить подготовку помещений для прибывающей рабочей силы, не допуская размещения рабочей силы и персонала в не приспособленных к зимним условиям помещениях;

е) организовать коммунально-бытовое обслуживание и трудиспользование, а также медико-санитарную службу;

ж) подготовить складские помещения для хранения прибывающих материальных ценностей, не допуская их гибели, порчи и хищения;

з) принять на дорогах Востока 30 паровозов с паровозными бригадами, согласно Постановлению Совета Министров СССР от 4-го сентября 1947 года № 3134-1024сс;

и) содержать в течение IV квартала 1947 года 50% штатной положенности в Управлении строительства № 505 и в Южном ИТЛ строительства № 505.

16. Зам. Министра внутренних дел СССР тов. Чернышову совместно с Начальником ГУЛЖДС том. Петренко, Начальником ЦФО МВД СССР тов. Кармановым, Начальником Планового отдела тов. Поповым, Начальником ГУЛАГа МВД СССР тов. Добрыниным и Зам. Начальника ГУПВ МВД СССР тов. Петровым в пятидневный срок разработать предложения МВД СССР по проекту соглашения с Правительством Монгольской Народной Республики о строительстве № 505, предусмотрев в этом проекте соглашения следующие вопросы:

а) порядок упрощенного перехода через Монголо-Советскую границу всего личного состава Селенгинской экспедиции, строительства и лагерей № 505 и работников МВД, командиремых на это строительство;

б) порядок беспрепятственного и беспошлинного провоза через границу в обоих направлениях грузов, транспорта, оборудования и других материалов экспедиции и строительства № 505;

в) порядок свободного передвижения всего личного состава экспедиции и строительства по территории Монгольской Народной Республики в пределах, необходимых для нужд строительства № 505;

г) порядок отвода земель как под строительство железнодорожной линии и сооружений этой линии, так и для организации поселков и лагерей, для всего личного состава строительства и подсобно-вспомогательных предприятий строительства;

д) получение и приобретение имеющихся в Монгольской Народной Республике строительных материалов, нужных для строительства и получение права на разработку нерудных ископаемых с организацией карьеров и других хозяйств строительства для этой цели;

е) порядок приобретения в Монгольской Народной Республике для нужд экспедиции и строительства продовольственных и материальных ресурсов;

ж) оказание необходимой помощи экспедиции и строительству в размещении и устройстве личного состава строительных организаций и лагерей, а также приобретение лошадей, юрт и др. имущества;

з) возможность использования людских и транспортных ресурсов Монгольской Народной Республики для нужд экспедиции и строительства;

и) разрешение на изыскание и разработку топливных ресурсов для нужд строительства и эксплуатации железной дороги (угольные копи, лесозаготовки, дровозаготовки и др.).

17. При финансировании проектно-изыскательских и строительных работ по строительству № 505 руководствоваться следующими указаниями Совета Министров СССР Промбанку СССР:

а) впредь до утверждения технических проектов и смет на строительство № 505 финансировать это строительство без проектного задания, технического проекта и сметы по единичным расценкам, составленным ГУЛЖДС МВД СССР, на основе рабочих чертежей, согласованных с Промбанком с последующим перерасчетом по фактической стоимости;

б) оплачивать за счет капиталовложений, без зачета в объем выполненных работ, расходы по завозу на строительство № 505 продовольствия, фуража, промтоваров и вещдоловствия, а также расходы по завозу рабочей силы и содержанию в пути следования, расходы по переброске оборудования, командно-офицерского состава, административно-технического персонала, лагерного аппарата, охраны и служащих других организаций МВД СССР, направляемых на строительство, за вычетом сумм, предусмотренных на эти цели в накладных расходах;

в) оплачивать стоимость местных строительных материалов собственных заготовок, а также стоимость железнодорожных, водных, воздушных и автогужевых перевозок по плановым калькуляциям, утвержденным ГУЛЖДС МВД СССР.

18. Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко и Начальнику ЦФО МВД СССР тов. Карманову:

а) оформить в Министерстве Финансов СССР получение для строительства № 505 и проектно-изыскательских экспедиций в 1947 году из резервного фонда Совета Министров СССР авансом, в счет оборотных средств, 55 млн рублей и кредитование завода продовольственных и промышленных товаров, технических материалов, горючего и оборудования для строительства № 505 и изысканий из расчета до 12 месяцев;

б) в декадный срок согласовать с Министерством Финансов СССР заявку на потребную валюту Монгольской Народной Республики (тугрики) на приобретение продовольствия, материалов, лошадей, а также на оплату рабочей силы, командировочных расходов и др. для строительства № 505 и проектно-изыскательских экспедиций для представления в Валютный Комитет при Совете Министров СССР;

в) оформить через Министерство Финансов СССР освобождение строительства № 505 от взимания попенной платы за древесину собственных заготовок, налогов за разработки нерудных ископаемых.

19. Начальнику ГУВС МВД СССР тов. Горностаеву и Начальнику Управления Общего Снабжения ГУЛАГа МВД СССР тов. Рывкину разработать в пятидневный срок и представить мне на утверждение проект приказа о материальном и продовольственном обеспечении лагерей МВД СССР военнопленных и заключенных, подлежащих организации для строительства железной дороги Наушки — Улан-Батор, предусмотрев при этом максимальное обеспечение всего личного состава экспедиции, строительства и лагерей полностью вещевым и продовольственным снабжением и хозяйственным обиходом.

20. И.о. Начальника УМТС МВД СССР тов. Уварову:

а) в месячный срок согласовать с Министерством Лесного хозяйства СССР и оформить выделение лесосечного фонда для организации лесозаготовок строительства № 505 в ближайших к строительству районах в количестве 1500 тысяч кубометров, в том числе 1000 тыс. кубометров делового леса;

б) оформить через Главснаблес при Совете Министров СССР поставку в IV квартале 1947 года строительству № 505 круглого леса 50 тыс. кубометров, пиломатериалов 25 тыс. кубометров, ширококолейных шпал 50 тыс. штук и фанеры клееной 800 кубометров с равномерной поставкой по месяцам квартала, а также поставку в IV квартале 1947 года 7 тыс. кубометров круглого леса и 5 тыс. кубометров пиломатериалов из ресурсов трестов Бурмонголлес и Читлес. Взамен указанного леса отгрузить в IV квартале 1947 года на нарядам Главснаблеса 15 тысяч кубометров круглого леса из ресурсов Тайшетстроя;

в) оформить через Главснаблес при Совете Министров СССР поставку строительству № 505 в 1948 году равномерно по кварталам: круглого леса 100 тыс. кубометров, пиломатериалов 30 тыс. кубометров, ширококолейных шпал 250 тыс. штук, переводных брусев 100 комплектов, дров 60 тыс. кубометров и фанеры клееной 700 кубометров;

г) выделить в сентябре 1947 г. ГУЛЖДС МВД СССР одну радиостанцию типа РАТ за счет перераспределения фонда по ним и 200 штук батарейных приемников с питанием для радиофикации подразделений строительства и изыскательских партий;

д) отгрузить до 10 октября 1947 года из наличия Московской конторы один комплектный вполне исправный трейлер с тягачом грузоподъемностью 20—30 тонн;

е) для организации ремонтно-пошивочных мастерских выделить в первом квартале 1948 года строительству № 505: 75 швейных машин 4 класса с запасом частей, 5 тысяч швейных иглолок, 5 тонн сапожных гвоздей, 300 кг. пищевого олова;

ж) в месячный срок возратить ГУЛЖДС аппарат, имущество, складские и служебные помещения и транспортные средства, переданные Горьковской конторе УМТС.

21. Зам. Начальника ГУЛАГа МВД СССР генерал-майору интендантской службы тов. Рывкину:

а) обеспечить полную и своевременную реализацию и отгрузку всех выделенных ресурсов общего снабжения для строительства № 505;

б) выделять строительству № 505 и Селенгинской экспедиции продовольствие на дополнительное питание вольнонаемного состава за счет ресурсов подсобных хозяйств ГУЛАГа;

в) лимит пайков дополнительного питания для заключенных, занятых на строительстве № 505, производить на уровне Западного Управления БАМ;

г) предусмотреть в производственной программе изготовление на предприятиях УИТК ГУЛАГа и отгрузить в первом квартале 1948 года — 300 штук тулугов;

д) пошив вещевого довольствия производить по утвержденным стандартам МВД для северных районов;

е) начиная с октября 1947 года выделять лимиты карточек для снабжения вольнонаемного состава для Селенгинской экспедиции, строительства № 505 и их иждивенцев на всю наличную численность;

ж) выделять с октября 1947 года литерное питание для аппарата организуемых контор ГУЛЖДС.

22. Начальнику ГУВС МВД СССР генерал-майору интендантской службы тов. Горностаеву снабжать всех офицеров, а также сержантов, переданных на строительство ГУЛЖДС, в соответствии с постановлением СНК СССР от 14-го декабря 1945 года № 3090-926с, положенным обмундированием на всю фактическую численность, независимо от занимаемых должностей.

23. Распространить на аппарат всех контор, отделений и уполномоченных ГУЛЖДС по реализации фондов оклады заработной платы и перечень офицерских должностей, действующие для контор УМТС и ГУЛАГа.

24. Разрешить ГУЛЖДС МВД СССР:

а) организовать конторы снабжения в г. Москве, Горьком и Иркутске;

б) производить занарядку ресурсов по выделенным фондам для всех строек ГУЛЖДС непосредственно от поставщиков;

в) производить выделение и отгрузку ресурсов для строительства № 505 за счет других строек.

25. Начальнику ХОЗУ МВД СССР полковнику тов. Осетрову в месячный срок предоставить ГУЛЖДС в Москве служебное помещение для размещения Московской конторы снабжения.

26. Начальникам УМВД по Горьковской и Иркутской областям в месячный срок укомплектовать штаты Горьковской и Иркутской контор ГУЛЖДС и выделить им служебные помещения.

27. Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко обеспечить реализацию выделенных для изысканий и строительства № 505 всех материально-технических

ресурсов в количествах и сроки, предусмотренные Постановлением Совета Министров СССР от 4-го сентября 1947 года № 3134-1024сс.

28. Начальнику отдела железнодорожных и водных перевозок МВД СССР генерал-майору тов. Аркадьеву:

а) все переброски грузов и рабочей силы по заявкам ГУЛЖДС, ГУЛАГа и ГУПВИ для изысканий и строительства № 505 обеспечивать вагонами в первую очередь и на полную потребность по планам воинских перевозок, организовав специальный контроль за их продвижением в пути следования;

б) обеспечивать прицепку одиночных вагонов со срочными грузами и людьми, направляемыми на изыскания и строительство № 505, к пассажирским поездам.

29. Врио Начальника Восточного Управления БАМ тов. Ефимову:

а) сформировать до 20 сентября 1947 г. из специалистов железнодорожного транспорта и грузовой службы отделение перевозок в составе 15 человек, включая диспетчеров и экспедиторов, и направить его вместе с начальником отделения тов. Мухиным на строительство № 505;

б) отгрузить в октябре 1947 г. строительству № 505 — 150 капитально отремонтированных автомашин четырьмя организованными колоннами в составе 200 шоферов, 150 слесарей-ремонтников и 10 механиков.

Отправляемые колонны полностью укомплектовать гаражным оборудованием и инструментом;

в) производить капитальный ремонт автомашин и двигателей на Свободненском авторемонтном заводе для строительства № 505.

30. Начальнику ГУШОСДОРа МВД СССР тов. Богданову отгрузить до 10 октября 1947 года с Московского Ушосдора МВД из наличия один комплектный, вполне исправный трейлер с тягачом, грузоподъемностью 20—30 тонн.

31. Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко:

а) получить от Министерства Путей Сообщения СССР для строительства № 505 инженеров и техников строительных специальностей и проектировщиков 100 человек;

б) оформить соответствующими документами право строительству № 505 и Селенгинской экспедиции пользоваться связью сети Министерства Путей Сообщения.

32. Начальнику ГУЛАГа МВД СССР тов. Добрынину:

а) отобрать через Министерство Здравоохранения СССР и направить на строительство № 505: врачей разных специальностей 50 чел., фельдшеров 50 чел., медицинских сестер 100 чел., зубных врачей 10 чел., фармацевтов 15 чел., а также необходимую рентгеноаппаратуру, клиничко-диагностические лаборатории;

б) обеспечить получение от Министерства Медицинской промышленности СССР необходимого количества медикаментов, медицинского инструментария и прочих видов медицинского имущества для строительства № 505;

в) обеспечить получение от Министерства Текстильной промышленности СССР ваты гигроскопической, компрессной и от Министерства Пищевой промышленности СССР — аскорбиновой кислоты и прочей витаминной продукции.

33. Учесть, что Постановлением Совета Министров Союза ССР от 4-го сентября 1947 года № 3134-1024сс предусмотрены:

а) норматив оборотных средств и аванса для строительства № 505 в размере 35%, в том числе постоянный аванс — 15%, а также накладные расходы в размере

35%, в том числе адмхозрасходы 16% к прямым затратам, исчисленным в ценах 1945 года;

б) разрешение Начальнику строительства № 505 премировать наиболее отличившихся работников, занятых на изысканиях, строительстве и на лагерном обслуживании и расходование на эти цели до полутора процентов от объема выполненных строительно-монтажных работ, за счет плановых накоплений;

в) применение для всего личного состава экспедиции и строительства № 505 окладов заработной платы, действующих на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали МВД СССР, а также прав и льгот, предусмотренных постановлением СНК СССР от 18 ноября 1945 года № 2927 для лиц, работающих в Баунтовском и Северо-Байкальском районах Бурято-Монгольской АССР;

г) разрешение Начальнику строительства № 505 оплачивать работникам, переводимым в обязательном порядке на строительство № 505, подъемные по перемещению в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 октября 1940 года «О порядке обязательного перевода инженеров, техников, мастеров, служащих и квалифицированных рабочих с одних предприятий на другие»;

д) применение на проектно-изыскательских работах по строительству № 505 аккордной системы оплаты труда;

е) оплата в течение одного года всему личному в/н составу строительства № 505 и работникам проектно-изыскательских экспедиций за отрыв от семьи ежемесячно 20% от основного оклада;

ж) оплата суточных при командировках на строительство № 505 и в проектно-изыскательские экспедиции в размере 1/30 месячного оклада, но не свыше 50 рублей в сутки; продолжительность командировки установлена не свыше 5 месяцев;

з) применение на строительстве № 505 тарифных ставок, прогрессивно-сдельной оплаты труда рабочих, действующих на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали МВД СССР, с оплатой расходов по прогрессивно-сдельной оплате труда рабочим, за счет капиталовложений по строительству № 505;

и) распространение для в/н состава и членов их семей, а также и для заключенных, занятых на изыскании, проектировании и строительстве № 505, норм снабжения, установленных на строительстве Байкало-Амурской магистрали;

к) использование для работников экспедиции и строительства № 505 персональных окладов из числа установленных постановлением ГОКО № 3857 от 2 августа 1943 года по строительству № 500;

л) открытие Министерством Финансов СССР на строительстве № 505 филиалов Госбанка и Промбанка, для обеспечения финансирования и кредитования строительства, в пунктах по согласованию с МВД СССР и распространение на работников этих филиалов Госбанка и Промбанка окладов заработной платы и всех льгот, установленных для работников строительства № 505;

м) применение на строительстве № 505 норм расхода бензина для автотранспорта, установленных для строительства Байкало-Амурской магистрали;

н) отгрузка муки и крупы строительству № 505 в готовом виде, не допуская замены зерном;

о) снабжение всех контингентов в порядке и по нормам, существующим на строительстве БАМ.

34. Для организации Управления Строительства № 505 МВД СССР и выделения ему необходимых ресурсов со строек Западного и Восточного Управлений БАМа командировать на срок до одного месяца Начальника ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко.

35. Министру Внутренних Дел БМ АССР — полковнику тов. Ильину оказывать всемерное содействие в организации Управления строительства № 505 и Селенгинской экспедиции в деле выполнения возложенных на них задач.

36. Учитывая особое государственное значение строительства № 505, обязываю Начальников Главных Управлений, Управлений и Отделов МВД СССР, Министров Внутренних Дел Республик, Начальников УМВД по краям и областям оказывать строительству № 505 соответствующую и необходимую помощь.

Министерство Внутренних Дел СССР уверено, что коллектив строителей ГУЛЖДС и строительства № 505 обеспечат выполнение важнейшего Правительственного задания по открытию движения поездов на всем протяжении от Наушки до Улан-Батора в установленный Правительством срок.

37. Контроль за выполнением настоящего приказа и оказание повседневной личной помощи Управлению строительства № 505 МВД СССР возлагаю на моего Заместителя генерал-лейтенанта тов. Рясного, которому ежедекадно докладывать мне о выполнении настоящего приказа и ходе строительства.

*Министр внутренних дел Союза ССР  
генерал-полковник КРУГЛОВ*

РГАЭ. Ф. Р-8203. Оп. 1. Д. 134. Л. 73—94. Типографский экземпляр.

№ 101

**ДОКЛАД МВД СССР И.В. СТАЛИНУ, Л.П. БЕРИИ И Г.М. МАЛЕНКОВУ  
ОБ ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
НАУШКИ — УЛАН-БАТОР**

*3 ноября 1949 г.*

*Сов. секретно*

Совет Министров Союза ССР постановлением № 3134-1024сс от 4 сентября 1947 года возложил на Министерство внутренних дел СССР строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор (Монгольская Народная Республика), с окончанием укладки пути и открытием движения в IV квартале 1949 года.

Министерство внутренних дел СССР докладывает, что задание Правительства о строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор, протяжением 404 километра главного пути, выполнено.

За короткий срок, в течение 24 месяцев, в тяжелых условиях пустынной и горно-пересеченной местности Монгольской Народной Республики, при крайнем недостатке местных строительных материалов, транспортных средств и связи Строительством № 505 МВД СССР, производящим строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор, выполнено 8,7 млн кубометров земляных работ, 48 тыс. кубометров бетонной и железобетонной кладки мостов и труб, уложено 404 километра главного пути, 25 километров станционных путей, 170 тыс. ку-

бометров балласта (в том числе на протяжении 250 км путь поставлен на первый слой балласта), построено 90 тыс. кубометров постоянных зданий.

На участковых станциях и станциях с водоснабжением — Сухэ-Батор, Дархан, Хара, Дзун-Хара, Улан-Батор — построены пассажирские здания, открыто 12 пунктов временного водоснабжения, установлена постоянная линия связи с необходимым обустройством.

План капитальных работ на 1949 год в объеме 268 млн рублей Строительством № 505 МВД СССР 25 октября с.г. полностью выполнен.

25 октября 1949 года на всем протяжении пути закончена укладка рельсов, и 3 ноября с.г. открыто движение поездов по этой линии.

6 ноября с.г. со станции Сухэ-Батор до гор. Улан-Батор отправляется пусковой поезд.

По всей трассе железной дороги Наушки — Улан-Батор продолжаются работы по дальнейшему оснащению дороги и жилищному строительству в объемах, предусмотренных проектом.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 236. Л. 269—270. Заверенная копия.

№ 102

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР №499-179с  
«ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ  
УЛАН-БАТОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»**

*9 февраля 1950 г.*

*Секретно*

Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Установить стоимость строительства Улан-Баторской железной дороги по генеральной смете в сумме до одного миллиарда рублей (в ценах 1949 года), включая стоимость выполненных до 1 января 1950 г. работ по фактическим затратам, и за итогом генеральной сметы предусмотреть 50,0 млн рублей, в том числе на приобретение подвижного состава — 29,2 млн рублей, отчуждение земель для предприятий железной дороги 15,2 млн рублей и организацию совхоза — 5,6 млн рублей.

2. Утвердить следующие основные показатели Улан-Баторской железной дороги:

Общее протяжение дороги — 404 км

Пропускная способность дороги на первую очередь, при сдаче в эксплуатацию — 6 пар поездов

С подготовкой земляного полотна на отдельных пунктах для пропускной способности второй очереди — 12 пар поездов

Полезная длина станционных путей — 720 метров

Число действующих отдельных пунктов — 12

В том числе: станций с основным депо — 1

с оборотным депо — 2

Число станций с водоснабжением — 10



Руководящий уклон — 9 градусов

Протяжение перегона двойной тяги — 9 км

Минимальный радиус кривых — 300 метров

Серия паровоза для грузового движения — «Э»

Ширина земляного полотна в обыкновенных грунтах — 5,8 метр.

в скальных грунтах — 5,0 метр.

Рельсы на главном пути — старогодние, годные для укладки в главный путь

Количество шпал на 1 км. пути — 1600 шт.

Балласт гравийный и песчаный, толщиной под шпалой на главном пути — 0,25 метр.

на станционных путях — 0,15 метр.

Искусственные сооружения постоянные из камня, бетона и железобетона под нагрузку — Н8

в металлические пролетные строения под нагрузку — Н7

Строительство пунктов водоснабжения на пропускную способность — 12 пар поездов

Оборудование пунктов водоснабжения на пропускную способность — 6 пар поездов

Способ сношения по движению поездов — жезловой

Линии связи (постанционный и линейно-путевой, диспетчерской поездной, с сетью железных дорог СССР и управлением дороги) — 9 проводов

Размер постоянного жилищного строительства — 42,0 тыс. кв. м

В том числе линейно-путевые здания по графику административного деления — 11,5 тыс. кв. м

3. Обязать Министерство внутренних дел СССР и Главное управление советским имуществом за границей при Совете Министров СССР в двухмесячный срок установить количество рельсов, требующих замены и ремонта в главном пути, и необходимые для этого средства, и свои предложения по этому вопросу представить в Совет Министров СССР.

4. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) внести в технический проект и смету на строительство Улан-Баторской железной дороги необходимые изменения с учетом рекомендаций, изложенных в заключении Совета Технико-Экономической экспертизы при Госплане СССР от 26 ноября 1949 года, в частности — проверить дополнительными гидрологическими исследованиями расчетный горизонт высоких вод и возвышение над ним бровки земляного полотна, улучшить схему тягового обслуживания железнодорожной линии, уточнить общий объем строительства на расчетные размеры движения в 6 пар поездов в сутки и привести генеральную смету строительства в соответствие с установленными ценами, нормами и объемами работ по техническому проекту.

5. Распространить на строительство Улан-Баторской железной дороги пункт 3 Постановления Совета Министров СССР от 3 июля 1949 года №2951 «О размерах накладных расходов в строительстве» и обязать Министерство финансов СССР в декадный срок по согласованию с Министерством внутренних дел СССР установить нормы накладных расходов для этого строительства.

6. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) внести в смету изменения, вытекающие из установленной пунктом 5 настоящего Постановления нормы накладных расходов.

7. Поручить Министерству внутренних дел СССР (т. Круглову) и Главному управлению советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (т. Меркулову) согласовать с Правлением Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» технический проект и смету на строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор, после чего, с учетом пожеланий и замечаний монгольской части Правления, утвердить проект и смету в пределах общей суммы стоимости строительства железной дороги, установленной в пункте 1 настоящего Постановления.

8. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Главное управление советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (т. Меркулова) представить к 1 апреля 1950 года предложения о порядке и сроках передачи железной дороги Наушки — Улан-Батор в ведение Правления Советско-Монгольского акционерного общества.

9. Обязать Главное управление советским имуществом за границей при Совете Министров СССР (т. Меркулова) в месячный срок представить в Совет Министров СССР по согласованию с Министерством путей сообщения предложения о направлении для работы на железной дороге Наушки — Улан-Батор обслуживающего персонала для организации нормального движения поездов по дороге.

Поручить Министерству финансов СССР (т. Звереву) рассмотреть предложения Главного управления советским имуществом за границей при Совете Министров СССР об оплате труда и условиях работы советских работников, направляемых на Улан-Баторскую железную дорогу.

10. Обязать Промбанк до 1 июня 1950 года финансировать строительство Улан-Баторской железной дороги по единичным расценкам, утвержденным Министерством внутренних дел СССР, за фактически выполненные объемы работы.

11. Поручить тт. Бещеву (созыв), Соколовскому, Круглову, Зеленовскому и Меркулову в месячный срок рассмотреть вопрос о строительстве пассажирского вокзала в г. Улан-Баторе и свои предложения представить в Совет Министров СССР.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий Делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 80а. Д. 7617. Л. 54—57. Подлинник.

### № 103

**ПИСЬМО МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
И ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ СССР В.А. ЗОРИНА  
И.В. СТАЛИНУ О НАГРАЖДЕНИИ СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
НАУШКИ — УЛАН-БАТОР**

*28 июня 1951 г.*

Во исполнение постановления Совета Министров СССР от 4 сентября 1947 года строительством № 505 Министерства внутренних дел СССР осуществлена постройка железной дороги от станции Наушки (граница СССР) до города Улан-Батор (столица Монгольской Народной Республики) общим протяжением главного пути 404 километра.

Движение поездов на указанной железной дороге было открыто в 1949 году в сроки, установленные постановлением Совета Министров СССР.

В ноябре 1950 года Улан-Баторская железная дорога смешанной Советско-Монгольской комиссией была досрочно принята в постоянную эксплуатацию.

Созданная Советом Министров СССР Правительственная комиссия по определению готовности железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор для передачи в постоянную эксплуатацию после тщательного осмотра всей линии в акте, утвержденном постановлением Совета Министров СССР 11 октября 1950 года, отметила высокое качество выполненных строительных работ.

Смешанная Советско-Монгольская комиссия, принимавшая железнодорожную линию Наушки — Улан-Батор в постоянную эксплуатацию, также отметила отличное качество выполненных работ. Комиссия отметила, что коллектив строителей и проектировщиков в трудных горных условиях выполнили огромную творческую работу по сооружению железнодорожной линии, обеспечили досрочное открытие сквозного движения поездов.

Учитывая, что работники строительства № 505 Министерства внутренних дел СССР, несмотря на тяжелые условия строительства, добились высокой производительности труда, полного и умелого использования техники и смелого решения сложных технических вопросов, встретившихся в процессе строительства, Министерство внутренних дел СССР и Министерство иностранных дел СССР считают целесообразным отметить строителей железной дороги Наушки — Улан-Батор правительственными наградами.

Представляя проект Указа Президиума Верховного Совета СССР о награждении строителей железной дороги в количестве 437 человек, в том числе орденом Ленина — 3 чел., орденом Красного Знамени — 11 чел., орденом Трудового Красного Знамени — 28 чел., орденом Красной Звезды — 67 чел., орденом «Знак Почета» — 129 чел. и медалями — 199 человек, просим Вашего решения.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ*  
*Заместитель министра иностранных дел СССР В. ЗОРИН*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 302. Л. 85—86. Заверенная копия.

## **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ ЧУМ — САЛЕХАРД — ИГАРКА**

26 декабря 1946 г. в кабинете И. В. Сталина в Кремле с 20.20 до 21 часа были на приеме: министр внутренних дел СССР С. Н. Круглов и его заместитель В. В. Чернышов, начальник Желдорпроекта и заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР Ф. А. Гвоздевский, министр морского флота СССР П. П. Ширшов и начальник Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР А. А. Афанасьев. Там же находились: Л. П. Берия, Н. А. Вознесенский, К. Е. Ворошилов, В. М. Молотов и Н. С. Хрушев. Вскоре после этого совещания появился совместный приказ министра внутренних дел СССР С. Н. Круглова и начальника Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР (ГУСМП при СМ СССР) А. А. Афанасьева № 00156/45сс от 17 февраля 1947 г. «Об организации Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР

и ГУСМП для производства проектно-изыскательских работ в районе Обской губы», в котором было записано: «Совет Министров СССР постановлением от 4 февраля 1947 года № 228-104сс обязал МВД СССР и ГУСМП при СМ СССР немедленно приступить к производству проектно-изыскательских работ по выбору территории для строительства порта, судоремонтного завода и жилого поселка в районе Обской губы (по западному берегу от устья реки Обь и района мыс Каменный), а также железной дороги от Воркуты до места строительства порта.

Для производства указанных работ предложено направить в район Обской губы проектно-изыскательскую экспедицию МВД и Главсевморпути с включением в состав этой экспедиции работников Министерств вооруженных сил СССР, Морского и Речного флотов СССР.

Экспедиция наименована: «Северная проектно-изыскательская экспедиция МВД СССР и ГУСМП».

Начальником Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП постановлением Совета Министров СССР утвержден заместитель начальника строительства № 500 МВД СССР инженер тов. Татаринцев П.К.».

Во исполнение постановления СМ СССР было приказано:

организовать Северную проектно-изыскательскую экспедицию МВД СССР и ГУСМП;

определить местопребывание полевых штабов экспедиции в городах Воркуте и Салехарде;

организовать в составе Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП:

а) портовую экспедицию — для производства проектно-изыскательских работ по порту, судоремонтному заводу и поселку, укомплектовав ее кадрами ГУСМП;

б) железнодорожную экспедицию — для производства проектно-изыскательских работ по изысканиям трассы железной дороги от Северо-Печорской магистрали до места строительства порта, укомплектовав ее кадрами МВД СССР;

в) аэрофотосъемочную экспедицию — для производства аэрофотосъемочных работ по трассе железной дороги и побережью Обской губы от места порта до г. Салехарда, включая дельту р. Оби, укомплектовав ее кадрами МВД СССР;

г) авиаотряд — для обеспечения аэрофотосъемочных работ и авиатранспортом железнодорожной экспедиции, укомплектовав его кадрами МВД СССР;

д) авиаотряд — для обеспечения аэросъемочных работ по ледовому режиму Обской губы и авиатранспортом портовой экспедиции, укомплектовав его кадрами ГУСМП.

На Северную проектно-изыскательскую экспедицию МВД СССР и ГУСМП был возложен выбор мест, годных для строительства порта, судоремонтного завода в районе Обской губы и жилого поселка при них; выбор направления и предварительное обследование вариантов трассы железной дороги от Северо-Печорской железнодорожной магистрали до реки Обь и далее до возможных мест расположения порта.

При этом необходимо было иметь следующее:

а) участок строительства порта должен быть расположен возможно ближе к устью реки Обь;

б) подходы к порту должны иметь глубины не менее 10 метров;

в) наличие удобства разгрузки судов, прибывающих с грузами из верховьев Обского бассейна в порт;

г) порт должен располагаться в месте, где не происходит интенсивного отложения речных наносов, и иметь акваторию в пределах 200 га;

д) размер территории под предприятия, склады, железнодорожную станцию и жилой поселок должен быть не менее 300 га, причем территория должна выбираться с учетом строительства тяжелых сооружений (судоремонтные цеха, элеватор и др.);

е) железная дорога должна строиться, как пионерская, по облегченным техническим условиям, с перспективой дальнейшего развития;

ж) на районах строительства порта, завода и железной дороги должны быть составлены природные и строительные характеристики с выявлением наличия местных строительных материалов;

з) экспедицией должны быть представлены соображения об организации строительства, потребных материалах и возможных сроках постройки порта, завода и железной дороги.

Северной проектно-изыскательской экспедиции было поручено разработать вопрос о транспортировке грузов в речных судах от пунктов примыкания существующих железных дорог в верховьях рек Обь и Иртыш до вновь проектируемого порта без перевалки. В случае невозможности или неэкономичности осуществления перевозки грузов в речных судах без перевалки было поручено произвести изыскания по организации перевозок грузов с передачей их с речных судов на рейдовые, установив пункты перевалки и необходимые объемы работ.

Начальник Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП П.К. Татаринцев был обязан представить в МВД СССР и ГУСМП не позднее 15 июля 1947 г. доклад об итогах проделанной работы и план дальнейших мероприятий по выполнению возложенных на экспедицию задач с установлением сроков окончания работ экспедиции.

Начальнику ГУЛАГА МВД СССР В.Г. Наседкину было поручено направить в распоряжение Северной проектно-изыскательской экспедиции до 500 заключенных, которые по статейным признакам могли быть расконвоированы, физически здоровых, годных для работы в условиях Заполярья.

7 апреля 1947 г. С.Н. Круглов и А.А. Афанасьев направили на имя И.В. Сталина доклад о работе Северной проектно-изыскательской экспедиции, в котором было записано: «Экспедиция прибыла к месту работы в начале марта с.г. и приступила к подготовительным и организационным работам.

Руководство Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП разместилось в районе Воркуты на базе помещений и материального обслуживания Воркутстроя МВД СССР. Там же разместился и штаб железнодорожной экспедиции. Всего в составе Северной и железнодорожной экспедиций прибыло 130 человек сотрудников Желдорпроекта МВД СССР.

Первая партия работников портовой экспедиции ГУСМП прибыла в Салехард (Обская губа). В настоящее время портовая экспедиция состоит из 70 человек.

К 10 марта экспедицией были составлены предварительные технические условия и задания изыскательских и геологических партий по железнодорожной трассе и по проектированию морского порта.

Одновременно на место была отправлена вся техническая документация, специально собранная по этим районам.

На основе материалов прежних работ Желдорпроекта МВД СССР на трассе Воркута — Салехард и Воркута — Югорский Шар, а также добытых картографических

материалов и литературных данных изучены и установлены для производства полевых изыскательских работ варианты железнодорожной трассы» (документ № 104).

Не дожидаясь результатов работы Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП для производства проектно-изыскательских работ в районе Обской губы, 22 апреля 1947 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 1255-331сс «О строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе», в котором было записано: «В целях быстрой организации работ по строительству железнодорожной линии к будущему морскому порту в районе Обской губы, в развитие постановления Совета Министров СССР от 4 февраля 1947 года № 228-104сс Совет Министров СССР постановляет:

— Установить следующее направление железнодорожной линии к будущему морскому порту в Обской губе: от станции Чум Печорской железной дороги через Елецкое седло Уральского хребта и далее до морского порта в районе Обской губы.

— Обязать МВД СССР (т. Круглова):

а) приступить немедленно к строительству железнодорожной линии от станции Чум Печорской железной дороги к месту расположения будущего морского порта в Обской губе; строительство именовать — строительство № 501 МВД СССР;

б) открыть в декабре 1947 года рабочее движение на головном участке железнодорожной линии от станции Чум через Елецкое седло Уральского хребта протяженем 118 километров (24 километра за перевалом);

в) для осуществления строительства железнодорожной линии № 501 создать строительную организацию МВД СССР — «Северное управление железнодорожного строительства МВД СССР», возложив на это управление также достройку линии Печорской железной дороги на участке Кожва — Воркута;

г) представить к 1 ноября 1947 года в Совет Министров СССР предложения о дальнейшем направлении трассы железной дороги к месту расположения будущего морского порта и о сроках рассмотрения и утверждения проектно-сметной документации.

— Утвердить начальником Северного управления железнодорожного строительства МВД СССР заместителя начальника ГУЛЖДС МВД СССР т. Барабанова В.А., главным инженером т. Цвелодуб Б.И.».

Для строительства № 501 на 1947 г. было выделено 175 млн рублей.

В целях стимулирования повышения производительности труда заключенных на строительстве МВД СССР было разрешено распространить на строительство № 501 постановление СМ СССР № 340-150сс от 1 марта 1947 г. в части льготных зачетов рабочих дней заключенным за высокие показатели производительности труда. МВД СССР было разрешено установить зачеты до трех дней за день пребывания в лагере в зависимости от производительности труда каждого заключенного и соблюдения им лагерной дисциплины и режима.

Признавая особое государственное значение строительства железной дороги к морскому порту в Обской губе (строительство № 501 МВД СССР), Совет Министров СССР обязал все министерства СССР, главные управления при СМ СССР и Совет Министров РСФСР оказывать строительству № 501 МВД СССР всемерную помощь путем выделения планируемой продукции, а также путем обеспечения своевременной отгрузки фондируемых и планируемых материалов и оборудования.

Наблюдение за выполнением постановления Совета Министров СССР о строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе было возложено на заместителя председателя Совета Министров СССР Л.П. Берню.

28 апреля 1947 г. С.Н. Круглов подписал приказ МВД СССР № 00457 «О строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе», которым во исполнение постановления СМ СССР от 22 апреля 1947 г. были сделаны следующие указания:

включить в состав Северного управления железнодорожного строительства МВД СССР Севжелдорстрой и Печорстрой, а начальников указанных лагерей А.И. Боровицкого и И.И. Ключкина назначить заместителями В.А. Барабанова;

выполнение строительных работ для укладки пути на первых 40 км железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе от станции Чум Печорской ж.д. возложить на Печорстрой МВД;

для выполнения подготовительных и строительных работ на участке трассы железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе за Уральским хребтом организовать в составе Северного управления ж.-д. строительства Обский лагерь с местом расположения Управления лагеря в районе Салехарда (начальником Обского лагеря был назначен Ф.В. Никифоров);

в целях наилучшего использования короткого строительного сезона и обеспечения открытия рабочего движения на головном участке строительства № 501 в 1947 г. организовать строительные работы в две смены;

перебросить на строительство № 501 штаб 2-го строительного отделения Нижнеамурлага Восточного управления БАМА со штабной колонной, необходимыми материалами, хозяйственным обиходом и инструментом.

Контроль за выполнением приказа МВД СССР № 00457 от 28 апреля 1947 г. был возложен на заместителя министра внутренних дел СССР В.В. Чернышова.

9 мая 1947 г. С.Н. Круглов и А.А. Афанасьев доложили И.С. Сталину и Л.П. Берии: «Северная железнодорожная экспедиция приступила к трассированию железнодорожного отхода от разъезда Чум для обеспечения быстрой передачи строительству первоочередных проектных материалов для обеспечения производства строительных работ.

В связи с утверждением направления железнодорожной линии изыскательские работы, ранее развернутые по обследованию других, Северного и Центрального, вариантов трассы, в настоящее время прекращены и будут производиться только по вариантам продолжения линии от 118 километра к морскому порту в Обской губе. Эти работы будет выполнять Обская железнодорожная экспедиция с представлением результатов изыскательских работ и предложением по выбору наиболее выгодного направления в срок, указанный в решении Совета Министров СССР, — к 1 ноября 1947 года.

Начальник Северного управления железнодорожного строительства МВД СССР тов. Барабанов В.А. и главный инженер тов. Целодуб выехали к месту работ. Одновременно МВД СССР дано указание строительной организации Печорстрой МВД СССР перебросить одно организованное строительное отделение с необходимой рабочей силой и техникой в район разъезда Чум для немедленного начала строительных работ.

Портовая экспедиция продолжает свои работы по изысканиям морского порта, территории для жилого поселка и судоремонтного завода в районе мыса Ка-

менного и мыса Сетного. На месте работ на 1 мая находится 103 сотрудника экспедиции.

Экспедицией приступлено к полевым работам, разбито топографическое обоснование для промера глубин общим протяжением магистральных ходов — 20 км, установлен водомерный пост и начаты геологические обследования территории порта. Укомплектован гидролого-геодезический отряд в бухте Манниха (в 25-ти километрах южнее Нового порта) для производства синхронных гидрологических наблюдений и высотной привязки репера в б. Манниха с районами вариантов морского порта» (документ № 105).

В очередном докладе С.Н. Круглова и А.А. Афанасьева на имя И.В. Сталина и Л.П. Берии 11 июня 1947 г. было записано: «В составе Северной экспедиции организованы и работают Уральская и Обская железнодорожная экспедиции, Портовая и Аэрофотосъемочная экспедиции, работа которых характеризуется следующими данными:

#### 1. Уральская железнодорожная экспедиция.

На строительном участке линии до 118 км (строительство № 501 МВД) на трассе работают три комплексных изыскательских партии; часть четвертой партии в настоящее время передвигается на оленях на свой участок работы от перевала через Уральский хребет в направлении на речной порт. Организован отряд изысканий источников водоснабжения. Указанными партиями на 1 июня подготовлено 31 км окончательной трассы для производства строительных работ. Начато проектирование искусственных сооружений, земляного полотна, станций и гражданских сооружений.

Строительство железной дороги развернуто на головном участке трассы от примыкания к Печорской магистрали до реки Воркута, где производятся земляные работы поездной возкой и укладка верхнего строения пути. После вскрытия реки Уса и завоза водой грузов до пятидесятого километра трассы представится возможность приступить к строительству второго участка — до реки Елец.

Изыскательские работы третьей партии от Елецкого седла (93 км) на запад до смычки со второй партией (61 км) задерживаются весенним разливом реки, затрудняющим подвоз продовольствия и снаряжения.

#### 2. Обская железнодорожная экспедиция.

На основном направлении железнодорожной линии от пункта Харбей, далее на север к морскому порту, трассируемой силами Обской железнодорожной экспедиции, организовано четыре изыскательских партии, из которых в настоящее время на трассе работают две комплексных трассировочных и две геологических партии. На эти партии возложено производство рекогносцировочных и предварительных изысканий по двум вариантам северо-западнее от основного направления, с отходом от него в районе р. Щучьей.

По основному южному направлению первая комплексная партия ведет предварительные изыскания от пункта Харбей до п. Седельникова, а вторая комплексная партия — от п. Седельникова до бухты Восход. Этими двумя партиями на 1 июня 1947 года выполнено 80 км теодолитных ходов с тахеометрической съемкой и шурфованием.

Обе геологические партии производят геологическую съемку территории мыса Каменного, Яр-Сале и озера Ярро-то в целях изысканий строительных материалов, земляных карьеров и выбора вариантов железнодорожной трассы, обеспе-



ченного наличием грунтов для возведения земляного полотна. Обследована площадь в 200 кв. км.

Начавшийся разлив рек и прекращение работы авиации Северной экспедиции задержали выезд и прибытие на трассу остальных двух комплексных и двух геологических партий.

В связи с тем, что общее направление трассы от отхождения к речному порту до реки Щучьей на протяжении 150 км не вызывает сомнений, одновременно на этом участке будут производиться и окончательные изыскания.

### 3. Портовая экспедиция.

Экспедиция по изысканиям порта, завода и поселка продолжает вести полевые работы на мысе Каменном и мысе Сетном.

На мысе Каменном ведутся начатые с 3 апреля водомерные и гидрометеорологические наблюдения. Организованы промеры глубин на площади 26 кв. км; одновременно проведено 200 измерений толщин льда (лед на акватории Обской губы имеет толщину до 2-х метров).

В результате проведенных первых промерных работ установлено, что 10-метровые глубины располагаются в 3-х километрах от берега.

Река Обь в районе Салехарда освободилась от льда 27 мая. Вскрытие Обской губы в районе Нового Порта ожидается в конце июня.

Арктическим научно-исследовательским институтом на основе материалов прошлых лет составлены: физико-географический очерк Обской губы и дельты реки Оби; установление навигационных периодов для плавания в Обскую губу; основные технико-экономические обоснования Обского транспортно-промышленного комплекса. Указанные материалы являются предварительными и будут уточнены в процессе изыскательских работ, проводимых в Обской губе.

Транспортная связь с районами работ Северной экспедиции ввиду наличия льда до настоящего времени осуществляется только самолетами.

4. По состоянию погоды и по ходу весенней распутицы прокладка каркасных маршрутов станет возможной лишь к концу первой декады июня.

### 5. Общие условия работы Северной экспедиции.

Значительные затруднения в работе Северной экспедиции возникли в связи с наличием до сего времени в районе работ снегового покрова, скопления снеговой воды в болотах и залежей снега в логах оврагов, сильно затрудняющих передвижение оленьего транспорта изыскательских партий.

Организованная в г. Омске материальная база Северной экспедиции продолжает свою работу по приему прибывающих в адрес экспедиции грузов и отправке их пароходами в Салехард. Прибытие в Салехард — Новый Порт первых грузов водой по реки Оби возможно к концу июня; грузов, отправляемых морским путем — к концу июля месяца».

27 июня 1947 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину и Л.П. Берни: «Для ускорения начала и разворота работ по строительству железной дороги от станции Чум Печорской железной дороги через Уральский хребет к месту будущего строительства морского порта в Обской губе МВД СССР были переброшены с других строек значительные материальные ресурсы: рельсы, шпалы, металл, лес, автомашины, строительное оборудование, тракторы, инструмент и необходимое для начала работ количество рабочей силы организованными колоннами. Это дало возможность подготовиться к приему новых партий рабочих и еще до подхода материаль-

ных ресурсов, выделенных постановлением Совета Министров СССР, развернуть необходимые строительные работы от станции Чум.

Строительные работы на головном участке начаты с 15 мая с.г. На 24 июня выполнено 43 000 кубм земляных работ и уложено 13 км главного пути.

Укладка пути ведется по минимальным отметкам с последующей засыпкой поездами из карьеров. Встречающиеся на пути многочисленные малые озера и болотца шириной до 50 метров и глубиной до 2-х метров проходятся по специально строящимся мосткам с последующей засыпкой озер и болот с рельс железнодорожной возкой.

Переход рек Воркута и Уса будет осуществлен по временным деревянным мостам на обходах, причем в этом году будет приступлено также к строительству через эти реки постоянных мостов с металлическими пролетными строениями на бутобетонных опорах.

Параллельно ведутся работы по строительству линии постоянной связи, деревянных искусственных сооружений и строений, гражданских сооружений для непосредственных нужд строительства, на реках Уса, Воркута и Елец построены причалы и к пристаням делаются подъезды от трассы будущей железной дороги.

Первое время строительство ведется лобовым способом со стороны станции Чум с подвозкой материалов мотовозами и калужанками по укладываемым впереди рельсам. С июля укладка пути будет вестись с двух концов, в том числе со стороны второго участка от 43 километра навстречу первому участку.

По состоянию на 25 июня с.г. на строительстве находится 8000 человек. Сверх этого на Печору прибыло 7900 человек из числа отправляемых в мае заключенных, которые после карантина комплектуются в производственные колонны и также будут направлены в первых числах июля на строительство.

До 1 июля с.г. на строительство дополнительно из центральных областей отправляются 8000 человек заключенных и в июле будут отправлены остальные 10 000 человек.

Наряду с проведением строительных работ на головном участке трассы, со стороны примыкания к Печорской железной дороге, также ведутся организационные работы по созданию Обского строительства и лагеря в районе Салехарда. В задачи этого строительства положено до весны 1948 года провести следующие работы:

— уложить 22 км ж.-д. подъездных путей от будущего речного порта в районе Салехарда до примыкания к основной трассе железной дороги, ведущейся к морскому порту;

— подготовить помещения и базы для приема необходимого количества материальных и людских ресурсов, подлежащих завозу в навигацию 1948 года для разворота работ на участке трассы от 260 километра и дальше. Для этой цели в навигацию этого года в район Салехарда направляется строительная организация в составе 3500 человек рабочих-заключенных с необходимыми материальными ресурсами, оборудованием и транспортом.

Строительные работы на трассе железной дороги производятся в чрезвычайно сложных климатических условиях, затрудняющих более быстрое проведение работ. До 7 июня с.г. в районе железнодорожной трассы температура была ниже нуля при пурге и буранах, затем наступило резкое потепление. 10 июня пошел лед по рекам Усе и Воркуте. Ледоход сопровождался резким подъемом воды, достигая

в районе Абези 8,1 метра выше ординара. Все подступы к трассе были затоплены. Через шесть дней вода сильно спала, и уже с 22 июня пароходы из-за низкой воды не доходят до пристани Елец на 43 км трассы. После оттаивания грунта вся тундра покрылась водой и сделалась совершенно непроходимой для автотранспорта, а затем до настоящего времени и для всех остальных видов транспорта, включая танки и тракторы».

11 июля 1947 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину и Л.П. Берии: «Для производства работ текущего года организовано 5 строительных отделений со следующими границами: первое отделение от 0 до 25 км; второе — от 25 до 45 км; третье — от 45 до 65 км; четвертое — от 64 до 87 км и пятое — от 87 до 120 км. Второе и четвертое отделения являются временными и после укладки пути на их территории будут переведены на участок работы 1948 года восточнее 118 км.

Первое отделение начало работать 13 мая и имеет в настоящее время 12 колонн со списочным составом 4400 человек; второе отделение начало строительные работы 5 июля и состоит из пяти колонн со списочным составом 1600 человек; третье отделение, занимающееся своим обустройством и строительством автодороги, имеет в своем составе 3 колонны со списочным составом 1000 человек; четвертое отделение в составе двух колонн — 700 человек прибыло к месту работы и начало обустраиваться. Одна колонна в составе 200 человек, являющаяся ядром будущего пятого отделения, прибыла 5 июля в район станции Полярный Урал на 98 километре. Кроме того, на месте работ у перехода реки Воркуты находится строительномостовая контора со списочным составом 400 человек. В Салехард прибыл штаб строительного отделения и работники Управления Обского лагеря. Рабочая сила для 3, 4 и 5 отделений ввиду отсутствия дорог направляется пешим порядком. Рабочая сила для Обского лагеря в ближайшее время будет отправлена пароходами из Омска.

По состоянию на 10 июля уложено 15 километров главного пути. Производство работ осложнялось неблагоприятными климатическими условиями. В течение первой недели июля шли дожди со снегом».

10 сентября 1947 г. был подписан приказ МВД СССР № 00954 «О строительстве порта и судоремонтного завода Главсевморпути в Обской губе», которым во исполнение постановления Совета Министров СССР № 2845-912сс от 12 августа 1947 г. с аналогичным названием было предписано:

строительство морского порта в Обской губе на мысе Каменном, судоремонтного завода и жилого поселка осуществить из расчета:

а) грузооборота порта в размере 1—1,2 млн т в составе 12 причалов с подходными глубинами 8 м с последующим доведением их до 10 м;

б) производства на заводе среднего и капитального ремонта судов на общую сумму до 40 млн рублей в год;

строительство порта и судоремонтного завода на мысе Каменном осуществить в две очереди. В первую очередь осуществить строительство:

а) порта на грузооборот до 600 тыс. т в год в составе шести причалов с подходными глубинами в 8 м;

б) завода для среднего и капитального ремонта судов на сумму до 20 млн рублей в год;

в) жилого поселка в размере 75% от общей жилой площади, необходимой для порта и завода;

для обеспечения перевалки грузов, следуемых в морской порт, построить по проектам Министерства речного флота в районе Салехарда перевалочную базу Министерства речного флота;

строительство морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка при них, а также перевалочной базы Министерства речного флота возложить на ГУЛЖДС МВД СССР.

Для осуществления всех работ по первой очереди строительства порта на мысе Каменном организовать в составе ГУЛЖДС МВД СССР в первом квартале 1948 года Управление строительства порта и Заполярный исправительно-трудовой лагерь. Присвоить этому Управлению и лагерю наименование «Заполярстрой ГУЛЖДС МВД СССР».

Строительство перевалочной базы Министерства речного флота в районе Салехарда возложить на Обский ИТЛ Северного управления ГУЛЖДС.

Окончание работ первой очереди по строительству порта, судоремонтного завода и жилого поселка было предписано обеспечить в 1953 г. Строительство в целом было предписано закончить в 1955 г.

3 октября 1947 г. С.Н. Круглов докладывал И.В. Сталину и Л.П. Берии: «К организации строительства № 501 МВД СССР приступило в мае 1947 года, одновременно были начаты и проектно-изыскательские работы.

По состоянию на 1 октября организация Управления строительства и его подразделений полностью закончена. Работы развернуты на всем фронте заданного участка железнодорожной трассы.

Организованная в составе Северной экспедиции Уральская экспедиция закончила на головном участке трассы от станции Чум до 192 км изыскательские работы и выдала необходимые проектные материалы для строительства линии на участке от станции Чум до 118 км (здание этого года).

Участок железнодорожной линии от станции Чум до 192 км (станция Обская) протрассирован до перехода Уральского хребта долинами рек Уса и Елец. Переход через Урал осуществлен через Елецкое седло на отметке 174 метра от уровня моря. Далее трасса уложена долиною реки Сось и выходит на побережье реки Обь и Обской губы. <...>

Условия развертывания строительства № 501 были крайне неблагоприятными. Строительные работы начались в условиях наступающей весны и ледохода. В силу этого фронт работ в мае и в июне был ограничен невозможностью забросить ресурсы за реки Воркуту и Усу. Это задержало на первом этапе работы на широком фронте, и строители вели их только в лоб. <...>

На 1 октября уложено 61,6 километра главного пути и 3,2 километра станционных путей. <...> Начато строительство постоянных мостов через реки Уса и Воркута. <...>

Одновременно с форсированием основных строительных работ усилия строительства направлены на подготовку к работе в тяжелых условиях полярной зимы. Ведется строительство жилых, коммунально-бытовых и производственных зданий, завозится в глубинные пункты продовольствие, топливо и технические материалы» (документ № 106).

7 ноября 1947 г. С.Н. Круглов направил на имя И.В. Сталина письмо: «МВД СССР докладывает Вам, что коллектив строителей железнодорожной линии № 501 (станция Чум Печорской жд. — порт мыс Каменный в районе Обской

губы) в ознаменование Тридцатилетия Великой Октябрьской Социалистической революции, досрочно против графика, уложил железнодорожный путь на участке от станции Чум Печорской железной дороги до станции Полярный Урал, перейдя укладкой на восточный склон Уральского хребта и пропустив по уложенному участку первые грузовые поезда.

Строители в течение шестимесячного строительного сезона 1947 года в тяжелых условиях необжитой заполярной тундры и полного бездорожья уложили 101 километр железнодорожного пути, выполнив при этом свыше 1 миллиона кубометров земляных работ.

Укладка железнодорожных путей до 101 километра обеспечила доставку за восточный склон Полярного Урала оборудования, материалов и продовольствия, что значительно ускорит работы по оставшимся 17 километрам задания этого года и позволит окончить эти работы на месяц раньше установленного Правительственного срока — к 1 декабря с.г.

Выход за хребет Полярного Урала дает возможность соединить в 1948 году низовье реки Обь в районе Салехарда с железнодорожной сетью Советского Союза и улучшить условия развертывания работ по дальнейшему строительству железной дороги к району морского порта на мысе Каменном» (документ № 107).

7 декабря 1947 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину и Л.П. Берию: «МВД СССР докладывает Вам, что коллектив строителей железной линии № 501 (станция Чум Печорской железной дороги — порт мыс Каменный в районе Обской губы) 5 декабря в день Сталинской Конституции выполнил досрочно Правительственное задание по укладке в 1947 году участка железнодорожной линии от станции Чум до станции Сось.

В течение семи месяцев 1947 года, работая в тяжелых условиях полярной тундры, строители уложили 118 километров железнодорожного пути, выполнили свыше 1200 тысяч кубометров земляных работ, построили временные сооружения общим объемом 250 тысяч кубометров, закончили строительство постоянной линии связи на всем протяжении участка и приступили к строительству постоянных мостов. Коллективом строителей проводятся подготовительные работы к строительному сезону 1948 года»<sup>1</sup>.

На основании постановления Совета Министров СССР № 1217-457сс от 14 апреля 1948 г. и совместного приказа МВД СССР и Главного управления Северного морского пути при СМ СССР № 00453/185сс Северная проектно-изыскательская экспедиция МВД СССР и ГУСМП при СМ СССР была разделена на две экспедиции:

Северную портовую проектно-изыскательскую экспедицию ГУСМП при СМ СССР с подчинением ее проектно-изыскательской конторе «Арктикпроект» Главсевморпути при СМ СССР;

Северную железнодорожную проектно-изыскательскую экспедицию МВД СССР с подчинением ее Московской конторе «Желдорпроект» ГУЛЖДС МВД СССР.

6 мая 1948 г. был подписан приказ МВД СССР № 00512 «О мероприятиях по обеспечению строительства порта и судоремонтного завода на мысе Каменном», которым во исполнение постановления Совета Министров СССР № 1190-446сс от 14 апреля 1948 г. и в дополнение приказа МВД СССР № 00954 от 10 сентября

<sup>1</sup> ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 171. Л. 375—377.

1947 г. было предписано: управление по строительству порта на мысе Каменном и Заполярный ИТЛ, предусмотренные приказом МВД СССР № 00954 от 10 сентября 1947 г., включить в состав Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР и именовать: «Заполярный ИТЛ и строительство № 503 ГУЛЖДС МВД СССР». Заместителем и исполняющим обязанности начальника ИТЛ и строительства № 503 был назначен бывший заместитель начальника Северного управления ГУЛЖДС В.В. Самодуров.

6 мая 1948 г. С.Н. Круглов подписал еще один приказ МВД СССР № 00513 «О строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе на мысе Каменном», в котором было записано: «Во исполнение постановления Совета Министров СССР № 1217-457сс от 14 апреля 1948 года о направлении трассы железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе на мысе Каменном и мероприятиях по обеспечению строительства № 501 в 1948 году приказываю:

— Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко, начальнику Северного управления ГУЛЖДС тов. Барабанову и начальнику Северной проектно-изыскательской экспедиции тов. Татаринцеву принять для окончательных изысканий, проектирования и строительства направление трассы железнодорожной линии к морскому порту на мысе Каменном по прибрежному варианту: ст. Чум — Елецкое Седло — Обская — район Яр-Сале, район бухты Находка, район Нового порта — мыс Каменный.

— Начальнику ГУЛЖДС МВД СССР тов. Петренко и начальнику Северного управления ГУЛЖДС тов. Барабанову обеспечить открытие рабочего движения поездов в следующие сроки: на участке от ст. Сось (118 км) до ст. Обская (182 км) и на ветке от ст. Обская до пристани Лабитнанги в декабре 1948 года, на участке от ст. Щучья до порта на мысе Каменном в 4 квартале 1952 года.

Сдачу в постоянную эксплуатацию всей железнодорожной линии от ст. Чум Печорской железной дороги до порта на мысе Каменном произвести в 3 квартале 1955 года.

— И.о. начальника Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР тов. Червякову и начальнику Северной проектно-изыскательской экспедиции тов. Татаринцеву:

а) закончить изыскания на всем протяжении железнодорожной линии до бухты Находка (514 км) в 4 квартале 1948 года и до порта на мысе Каменном — в 4 квартале 1949 года;

б) представить на экспертизу и рассмотрение МВД СССР согласованные с Северным управлением ГУЛЖДС МВД СССР технический проект и генеральную смету на строительство участка линии от ст. Чум до ст. Обская с ветвью к Лабитнанги — в мае 1949 года, на строительство участка от ст. Обская до порта на мысе Каменном — в августе 1950 года.

Основные положения технических проектов на основе предварительных изысканий — план и профиль линии, размещение отдельных пунктов и пунктов водоснабжения, организацию движения поездов, типы искусственных и гражданских сооружений и род главнейших строительных материалов, принятых для возведения всех сооружений дороги, рассмотреть в ГУЛЖДС МВД СССР с привлечением необходимых экспертов: по участку Чум — Обская — в октябре 1948 года, по участку Обская — мыс Каменный — в октябре 1949 года.

— Организовать в составе Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР для освоения и строительства № 501 второй лагерь и управление строительства с месторасположением в районе пристани Новый Порт, присвоив ему наименование

“Байдарское строительство Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР и Байдарский ИТЛ МВД СССР”.

Границу Обского и Байдарского лагерей установить в зависимости от характера распределения по трассе строительных работ и условий транспортировки и разгрузки материальных ресурсов.

Организовать в составе Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР для обеспечения нужд строительства № 501 и № 503 — лесной лагерь на базе выделяемых лесных массивов в бассейне реки Обь, присвоив ему наименование “Березовский ИТЛ МВД СССР”.

Месторасположение Управления лагеря определить в районе пристань Березов — пристань Кондинск в пункте наиболее удобном для руководства лесозаготовками, лесопереработкой и сплавом.

Возложить на Северное управление ГУЛЖДС МВД СССР руководство Обским, Байдарским, Заполярным и Березовским лагерями и строительствами и непосредственное руководство всеми подразделениями, расположенными вне трассы Строительства № 501.

Освободить Северное управление ГУЛЖДС МВД СССР от руководства Печорстроем МВД СССР и Севжелдорстроем МВД СССР, возложив непосредственное руководство ими на ГУЛЖДС МВД СССР.

Освободить Северное управление ГУЛЖДС МВД СССР от непосредственного руководства строительными и прочими подразделениями, расположенными на трассе Строительства № 501, передав их в ведение и подчинение Управления Обского строительства и лагеря».

Начальником Байдарского ИТЛ и строительства был назначен бывший заместитель начальника Северного управления ГУЛЖДС А.В. Артамонов, и.о. начальника Березовского ИТЛ — И.А. Бейер.

Начальник Печорстроя А.И. Боровицкий и начальник Севжелдорстроя И.И. Ключкин были освобождены от обязанностей заместителей начальника Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР.

Начальнику ГУЛАГа МВД СССР Г.П. Добрынину было приказано направить в лагерь Северного управления ГУЛЖДС в мае — августе 1948 г. 21 000 заключенных, годных к тяжелому физическому труду на открытом воздухе в суровых условиях Крайнего Севера, а также направить строительству № 501 400 человек специалистов железнодорожного транспорта и 100 человек специалистов водно-речного транспорта по специальному отбору из тюрем, колоний и лагерей МВД СССР.

Начальнику Управления конвойных войск МВД СССР В.М. Бочкову было приказано передать в мае — июне 1948 г. из войск в ВОХР ГУЛАГа для укомплектования лагерей Северного управления ГУЛЖДС 30 офицеров, 96 сержантов и 1074 солдата. Отбор необходимо было произвести из числа морально-устойчивых и физически здоровых, могущих нести службу в условиях Заполярья.

20 июля 1948 г. С.Н. Круглов направил И.В. Сталину доклад о состоянии проектно-изыскательских работ и строительства железнодорожной линии Чум — Обская — мыс Каменный (строительство № 501) и подготовительных работ по строительству морского порта в Обской губе (строительство № 503), в котором говорилось: «Для осуществления строительства железной дороги станция Чум — Мыс Каменный, протяжением 682 километра, Министерством внутренних дел СССР организовано в 1947 году Северное Строительное Управление. В Северное

Строительное Управление входят Обское строительство с границами Чум — 400-й километр и организуемое Байдарское строительство с границами 400-й километр — Мыс Каменный. В состав Северного строительного управления включено также организуемое строительство порта на Мысе Каменном. Для обеспечения строительства № 501 и № 503 лесоматериалами создается специальный лесной лагерь в районе Кондино на реке Оби. <...>

В 1947 году <...> уложен путь и открыто рабочее движение на протяжении 118 километров от станции Чум до разъезда Сось, расположенного на восточном склоне перевала через Урал. На этом участке в текущем году производятся работы по техническому оснащению и приведению пути в состояние, которое обеспечит к концу года непрерывность движения поездов со скоростью 25 километров в час.

На станциях Елецкая и Полярный Урал строятся депо с экипировочными устройствами и электростанции. На всем участке обустраиваются постоянные пункты водоснабжения для бесперебойного обеспечения движения поездов водой и строятся жилищно-коммунальные и бытовые здания. Временные мосты заменяются постоянными.

На участке Сось — Обская (182-й километр) закончены подготовительные работы: открыто движение автомашин по временным грунтовым дорогам, построена временная связь, через каждые 5—6 километров жилые городки, в которых размещена рабочая сила и начаты основные работы по возведению земляного полотна и искусственных сооружений. <...>

Введены в эксплуатацию большие металлические мосты через реки: Воркута длиной 145 п.м., Уса длиной 300 п.м., Лек-Елец длиной 113 п.м. В июле месяце заканчивается мост через реку Манита-Шор длиной 80 п.м.

По строительству порта на мысе Каменном производится подготовка к завозу водным путем трех тысяч человек рабочих, оборудования, технических материалов, леса и продовольствия общим тоннажем до 70 тысяч тонн для обеспечения строительства до начала навигации 1949 года» (документ № 108).

Приказом МВД СССР № 0591 от 29 сентября 1948 г. «в целях упрощения структуры и удешевления аппарата Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР» с 1 октября 1948 г. Обский, Байдарский и Березовский ИТЛ были ликвидированы, а руководство работами на территории этих лагерей было возложено на Северное управление ГУЛЖДС.

Строительство железной дороги к морскому порту в Обской губе на мысе Каменном шло полным ходом, когда было принято другое направление железнодорожной трассы и новое место строительства морского порта. В приказе МВД СССР № 00102 от 5 февраля 1949 г. было записано: «Во исполнение постановления Совета Министров СССР № 384-135сс от 29 января 1949 года о строительстве в районе Игарки на реке Енисей морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка Главсевморпути и железной дороги от города Салехард к порту приказываю:

— Приступить к строительству морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка Главсевморпути при Совете Министров СССР в районе Игарки на реке Енисей вместо мыса Каменного в Обской губе. Учесть, что объем строительства порта установлен в составе 12 причалов с глубинами 10 метров и судоремонтного завода для производства ежегодно капитального ремонта одного ледокола, двух транспортных морских судов и среднего ремонта одного ледокола и трех транспортных судов.



— В связи с этим изменить направление железной дороги Чум — мыс Каменный, направив ее от города Салехарда к месту расположения порта в районе Игарки на реке Енисей; изыскание и проектирование железной дороги от станции Обская до мыса Каменного прекратить; учесть, что изыскания и проектирование морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка в районе мыса Каменного также прекращаются.

— Для производства изысканий принять установленное постановлением Совета Министров СССР следующее направление железной дороги к порту в районе Игарки на реке Енисей: г. Салехард, долины рек Полуй и Ярудей с переходом через р. Надым в районе фактории Надым; долины рек Хетта-Нада, Ево-Яха с переходом р. Пур; долины рек Хадыр-Яха, Варка-Сылки, Таз, Турухан до пос. Янов-Стан, дальше по долине р. Вымская с переходом р. Енисей в районе поселка Денежкино и далее по правому берегу реки Енисей до морского порта Игарки. Переходы рек Оби и Енисей осуществить самоходными паромными переправами по типу переправы на р. Амур у г. Комсомольска.

— Строительство железной дороги от Салехарда к морскому порту в районе Игарки на реке Енисей, морского порта, судоремонтного завода с жилым поселком возложить на Северное управление строительства и лагерей ГУЛЖДС МВД СССР, дислоцировав его в районе Игарки на реке Енисей.

К работам приступить немедленно.

— Изыскания и проектирование железнодорожной линии Салехард — Игарка в полном комплексе возложить на Желдорпроект ГУЛЖДС МВД СССР.

— Организовать в составе Северного управления строительства и лагерей МВД СССР два исправительно-трудовых лагеря и строительства:

а) Обский ИТЛ и строительство № 501 ГУЛЖДС МВД СССР;

б) Енисейский железнодорожный ИТЛ и строительство № 503 ГУЛЖДС МВД СССР.

Возложить на Обский ИТЛ и строительство № 501 ГУЛЖДС МВД СССР стройку железной дороги от станции Чум до Салехарда с паромной переправой через р. Обь, строительство железной дороги от Салехарда до реки Пур (исключительно), а также строительство перевалочной базы в бухте Новый Порт в Обской губе, дислоцировав Обский лагерь и строительство № 501 в городе Салехарде.

Возложить на Енисейский ИТЛ и строительство № 503 ГУЛЖДС МВД СССР строительство участка железной дороги от реки Пур (включительно) до морского порта в районе Игарки с паромной переправой через реку Енисей, дислоцировав Енисейский ИТЛ и строительство № 503 в районе переправы через реку Енисей.

— Строительство порта, судоремонтного завода и жилого поселка в районе Игарки возложить непосредственно на Северное управление строительства и лагерей ГУЛЖДС МВД СССР».

Начальником Северного управления строительства и лагерей ГУЛЖДС МВД СССР был назначен В.А. Барабанов, главным инженером — Б.И. Цвелодуб, начальником Северной железнодорожной проектно-изыскательской экспедиции и заместителем начальника Северного управления строительства и лагерей — П.К. Татаринцев, начальником Обского УИТЛ и строительства № 501 — В.В. Самодуров, начальником Енисейского УИТЛ и строительства № 503 — А.В. Артамонов.

Работы по строительству железной дороги было приказано производить одновременно с двух направлений: со стороны Салехарда и со стороны реки Енисей.

Строительство первой очереди порта, судоремонтного завода и жилого поселка в районе Игарки на реке Енисей закончить в 1953 г., а всего комплекса сооружений на полную мощность в 1955 г.

Строительство железной дороги от города Салехарда до порта на реке Енисей протяжением до 1200 км осуществить в следующие сроки: открытие рабочего движения поездов в 4 квартале 1952 г. и полное окончание строительства со сдачей в постоянную эксплуатацию в 1955 г.

Северное управление строительства и лагерей ГУЛЖДС МВД СССР перебазировалось на новое место в район Игарки.

Начальник ГУЛЖДС Ф.А. Гвоздецкий, начальник Желдорпроекта В.А. Червяков и начальник Северной экспедиции П.К. Татаринцев были обязаны представить в МВД СССР технический проект железнодорожной линии Салехард — Игарка к 1 марта 1952 г.

Начальник Северного управления строительства и лагерей В.А. Барабанов был обязан обеспечить к концу 1950 г. укладку 400 километров пути с двух направлений, в том числе в 1949 г. со стороны Салехарда 100 км, с наступлением навигации 1949 г. приступить к вывозу людских и материальных ресурсов из мыса Каменного, Нового Порта, Находки и Яр-Сале и закончить ее не позже 1 октября 1949 г., все работы на мысе Каменном, в Новом Порту, Находке и Яр-Сале и на участке Обская — Щучье прекратить, все людские и материальные ресурсы с участка Обская — Щучье и из пунктов Яр-Сале, бухта Находка, Новый Порт и Каменный мыс направить на организацию Обского ИТЛ и строительства № 501.

Начальник ГУЛАГа МВД СССР Г.П. Добрынин был обязан направить в лагеря Северного строительства ГУЛЖДС 30 000 заключенных, в том числе: 800 человек шоферов, 200 автослесарей, 50 автомехаников, 1000 железнодорожников, 100 человек специалистов, работавших ранее на речном и морском транспорте.

Начальник Желдорпроекта ГУЛЖДС В.А. Червяков был обязан передать в распоряжение Главсевморпути при СМ СССР весь имеющийся изыскательский материал по району Игарки.

Контроль за выполнением приказа МВД СССР № 00102 от 5 февраля 1949 г. был возложен на заместителя министра внутренних дел СССР В.В. Чернышова. Для разрешения на месте всех вопросов, связанных с организацией работ, Чернышов был направлен в район строительства в командировку.

12 апреля 1949 г. С.Н. Круглов направил на имя И.В. Сталина и Л.П. Берни доклад о ходе строительства железной дороги от Салехарда к месту строительства морского порта в районе Игарки на реке Енисей по состоянию на 1 апреля 1949 г.:

«Для выполнения работ по постройке железной дороги от станции Чум Печорской железной дороги к морскому порту на реке Енисей в районе Игарки всего протяжением 1430 километров организовано в составе Северного строительства два строительных управления:

— строительное управление № 501 с местонахождением в городе Салехарде и строительное управление № 503 с местонахождением управления в районе поселка Ермаково на реке Енисей.

На строительство № 501 возложена организация работ на участке от станции Чум Печорской железной дороги до реки Пур общим протяжением 880 километров.

В 1949 году на это строительство возложено провести работы на участке от станции Чум до Лабитнанги (на левом берегу Оби против Салехарда) на протяже-

нии 200 километров по улучшению состояния пути, постройке постоянных мостов и труб (взамен имеющихся временных), путевое развитие отдельных пунктов, депо и водоснабжение, обеспечение организации прямого железнодорожного пассажирского и товарного сообщения с Печорской магистралью до станции Лабитнанги на левом берегу реки Обь.

Для выполнения этих работ на участке Чум — Лабитнанги в настоящее время сосредоточено 23 000 рабочих, 200 автомашин, 12 экскаваторов и необходимое количество другого оборудования и транспорта.

На втором участке строительства от Салехарда до 150 километра будут развернуты строительные работы, обеспечивающие укладку в 1949 году первых 100 километров железнодорожного пути. В настоящее время на этом участке размещены два строительных отделения: первое — у площадки станции Салехард и второе — на 60 километре трассы. В пределах этих двух отделений сосредоточено 6100 человек вольнонаемных и заключенных строителей. Завоз рабочих продолжается, и к началу разворота работ будет доведен до 30 000 человек. Сверх этого будет работать 500 автомашин, 500 лошадей и 15 экскаваторов.

На строительство № 503 возлагается организация работ на участке от реки Пур до порта на реке Енисей в районе Игарки протяжением линии около 550 километров.

В 1949 году на это строительство возложено освоение участка железной дороги на первых 100 километрах со стороны реки Енисей и укладки железнодорожного пути на первых 30 километрах. Для организации Управления строительства № 503 на место в район Игарки самолетами переброшена группа инженерно-технических работников во главе с руководящими работниками строительства.

Завоз рабочей силы и материальных ресурсов в больших количествах для строительства № 503 начнется с открытием навигации по реке Енисею через Красноярск. Всего для строительства № 503 в текущем году намечается завезти с учетом потребности на межнавигационный период 1949—1950 года 30 тысяч человек рабочих, 150 километров рельсов, 280 автомашин, 30 тракторов, 20 экскаваторов, продовольствие, вещдоловствие и различные технические грузы. <...>

МВД СССР планирует уложить в этом году первые 100 километров железнодорожного пути от Салехарда на восток и 30 километров железнодорожного пути со стороны реки Енисей в районе Ермаково» (документ № 109).

В приказе МВД СССР № 0784 от 12 ноября 1949 г. «О реорганизации Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР» было записано: «Учитывая сложность руководства строительством № 501 со стороны Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР и в целях улучшения оперативного руководства этим строительством со стороны ГУЛЖДС МВД СССР, приказываю:

1. Выделить из состава Северного управления ГУЛЖДС МВД СССР Управление Обского ИТЛ и строительства № 501, подчинив его непосредственно ГУЛЖДС МВД СССР.

2. Возложить:

а) на Управление Обского ИТЛ и строительства № 501 МВД СССР сооружение железнодорожной линии на участке от станции Чум Печорской дороги до реки Пур включительно и паромной переправы через реку Обь;

б) на Северное управление и строительство № 503 МВД СССР сооружение железной дороги на участке от реки Пур до г. Игарки с паромной переправой через реку Енисей, морского порта в Игарке и поселка при нем.

### 3. Назначить:

— начальником Управления Обского ИТЛ и строительства № 501 МВД СССР майора Самодурова; главным инженером капитана Чхеидзе; начальником Северного управления ГУЛЖДС и строительства № 503 и заместителем начальника ГУЛЖДС полковника Барабанова; главным инженером инженер-майора Цвелодуба.

Докладывая И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову 17 января 1950 г. о выполнении плана капитальных работ 1949 г. по строительству железных дорог, министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов писал: «Строительствами № 501 и № 503 (железнодорожная линия Салехард на Оби — порт Игарка на реке Енисей) освоено капиталовложений 809 млн рублей, что составляет 110,6% к плану; уложено главного железнодорожного пути 132 километра при задании в 130 километров. Участок железнодорожной линии от примыкания к станции Чум Печорской железной дороги до станции Лабытнанги на левом берегу реки Обь приведен в состояние, обеспечивающее нормальное грузовое и пассажирское движение. Уложена ледовая железнодорожная переправа через реку Обь от станции Лабытнанги до г. Салехард протяжением в 7 километров.

По строительству железной дороги Салехард — Игарка намечено в 1950 году провести следующие работы: уложить 400 км железнодорожного пути, в том числе 250 км в направлении от Салехарда на Игарку, обеспечив открытие рабочего движения поездов от станции Салехард на протяжении 380 км до перехода через реку Надым и со стороны Игарки от пункта Ермаково на левом берегу реки Енисей на протяжении 150 км до пункта Янов-Стан; приступить к строительству мостовых переходов через реки Надым, Пур и Таз; построить необходимое количество временных депо, пунктов водоснабжения, мастерских, производственных, технических и жилых зданий».

Приказом МВД СССР № 0074 от 23 января 1950 г. «О мероприятиях по освоению трассы ж.-д. линии строительства № 501 МВД в 1950 году» начальник ГУЛАГа МВД СССР генерал-майор Г.П. Добрынин и начальник ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майор инженерно-технической службы Ф.А. Гвоздевский были обязаны в январе — марте 1950 г. перевести в Обский ИТЛ 6000 человек заключенных из Печорского ИТЛ организованными колоннами из числа нережимных контингентов со всем имуществом, административно-техническим персоналом и воензированной охраной.

Приказом МВД СССР № 0555 от 16 августа 1950 г. «О ходе выполнения постановления Совета Министров СССР № 384-135сс от 29 января 1949 года «О строительстве в районе Игарки на реке Енисей морского порта, судоремонтного завода и жилого поселка Плавсевморпути и железной дороги от г. Салехарда к порту» начальнику ГУЛЖДС МВД СССР Ф.А. Гвоздевскому и начальнику Желдорпроекта В.А. Червякову было приказано закончить в 1950 г. предварительные изыскания трассы железнодорожной линии Чум — Салехард — Игарка на всем протяжении (1487 км), в том числе окончательные изыскания на протяжении 950 км.

Ф.А. Гвоздевский был также обязан в месячный срок разработать мероприятия по организации землечерпательных работ в районе Игарки на реке Енисей.

С.Н. Круглов, докладывая 16 ноября 1950 г. И.В. Сталину, В.М. Молотову, Г.М. Маленкову, Л.П. Берии и Н.А. Булганину о ходе выполнения плана капитальных работ за 10 месяцев 1950 г. по строительству железных дорог, осуществляемо-

му ГУЛЖДС МВД СССР, по строительству ж.-д. линии Чум — Салехард (на реке Обь) — Игарка (на реке Енисей), протяжением 1468 км, писал: «В соответствии с постановлением СМ СССР № 384-135сс от 29 января 1949 года по дороге Чум — Салехард — Игарка в 4 квартале 1952 года должно быть открыто сквозное движение поездов.

Строительные работы по трассе указанной железной дороги развернуты на протяжении 800 километров, в том числе с запада, со стороны реки Обь, на 550 километров и со стороны г. Игарки на р. Енисей на протяжении 250 километров.

По состоянию на 15 ноября 1950 года уложено 495 километров главного пути, в том числе со стороны р. Обь — 402 километра; построено 620 мостов и труб.

Построенный участок железной дороги Чум — Салехард протяжением 195 километров находится во временной эксплуатации и обеспечивает перевозки народнохозяйственных грузов до реки Обь.

Годовой план капитальных работ по строительству Чум — Салехард — Игарка в размере 759 миллионов рублей за 10 месяцев текущего года выполнено: на западном участке, со стороны реки Обь, на 83,5%, на восточном участке, со стороны Игарки, на 86,2%.

За 10 месяцев текущего года уложено 176 километров главного пути, выполнено 4100 кубических метров земляных работ, построено необходимое количество искусственных сооружений и 810 тысяч кубических метров временных зданий».

Приказом МВД СССР № 0356 от 26 мая 1951 г. «О мероприятиях по организации дноуглубительных работ в районе Игарки на реке Енисей, связанных со строительством порта Главсевморпути при Совете Министров СССР» начальнику ГУЛЖДС МВД Ф.А. Гвоздевскому и начальнику строительства № 503 А.И. Боровицкому было предписано:

закончить к сентябрю 1951 г. в Медвеьем Логe (в районе Игарки) вскрышные работы по подготовке к устройству отстойного ковша для зимней стоянки землечерпательных снарядов;

направить Игарскому районному управлению дноуглубительных работ Министерства строительства предприятий машиностроения необходимое количество подрывников, а также выделить взрывчатые материалы для производства работ по разрыхлению плотных грунтов и грунтов на участках вечной мерзлоты.

На основании постановления СМ СССР № 1665-816с от 18 мая 1951 г. Министерство морского флота СССР было обязано перевезти в июле 1951 г. из Ленинграда в Архангельск и далее в порт Игарку землечерпательную машину «Колыма». Главсевморпуть при СМ СССР был обязан перевезти в августе 1951 г. из Архангельска в Диксон четыре шаланды и теплоход «Юкан» Балтгехфлота Министерства строительства предприятий машиностроения СССР. Министерство морского флота обеспечивало дальнейшую буксировку этих судов от Диксона до Дудинки, а Министерство речного флота — от Дудинки до Игарки.

Еще 23 декабря 1950 г. Государственный комитет Совета Министров СССР по делам строительства, МВД СССР и Главсевморпуть при СМ СССР, выполняя постановление СМ СССР № 3423-1437с от 13 августа 1950 г. о сокращении стоимости строительства за счет упрощения конструкций гидротехнических и промышленных сооружений и устранения допущенных в проекте излишеств, доложили В.М. Молотову свои предложения, а приказом МВД СССР № 0369 от 30 мая 1951 г. было объявлено постановление Совета Министров СССР № 1757-848с от

24 мая 1951 г. «О переработке проектного задания на строительство в районе Игарки порта, судоремонтного завода и поселка Главсевморпути при Совете Министров СССР», которым было предписано:

уменьшить расчетный грузооборот порта на 1955 г. с 1570 тыс. т до 1100 тыс. т и сократить количество морских причалов в порту с 12 до 9 (включая реконструкцию пяти существующих причалов) с уменьшением глубины причалов с 10 до 8,5 м; построить в районе Игарки вместо судоремонтного завода судоремонтные мастерские, рассчитанные на междурейсовый ремонт морских судов, а также на ремонт судов и механизмов, обслуживающих порт.

Совет Министров СССР обязал ГУСМП при СМ СССР представить переработанное проектное задание на утверждение Совета Министров СССР до 15 июня 1951 г., а до 1 июня 1951 г. представить свои предложения о новом месте строительства судоремонтных мастерских взамен ранее намечавшегося строительства судоремонтного завода в районе Игарки.

Указанным постановлением СМ СССР отменил оплату глубинного завоза продовольствия в район Игарки и применение льготного коэффициента на рабочую силу.

Еще 21 февраля 1951 г. С.Н. Круглов доложил В.М. Молотову, что в июле 1951 г. заводом № 402 Министерства судостроительной промышленности СССР (г. Молотовск Архангельской области) будут закончены постройкой два железнодорожных самоходных парома речного типа № 217 и № 218. Паромы были предназначены для перевозки подвижного состава на строящейся железнодорожной линии Чум — Салехард — Игарка, один — в районе г. Салехарда через реку Обь и второй — в районе г. Игарки через реку Енисей. Приказом МВД СССР № 0505 от 19 июля 1951 г. было объявлено, что Совет Министров СССР распоряжением № 12151рс от 15 июля 1951 г. утвердил комиссию для приемки двух самоходных железнодорожных паромов. Этим же приказом МВД СССР было предписано закончить приемку паромов к 1 августа 1951 г. и укомплектовать команду, предназначенную для перевода паромов Северным морским путем в районы Салехарда и Игарки.

Приказом МВД СССР № 0690 от 20 сентября 1951 г. было объявлено постановление Совета Министров СССР № 3434-1591с от 12 сентября 1951 г. «Об утверждении проектного задания на строительство порта, судоремонтных мастерских и поселка в районе г. Игарки на реке Енисей» со следующими показателями:

порт в составе 11 морских причалов, в том числе: 4 причала глубиной 8,5 м и 7 причалов глубиной 7 м (включая реконструкцию пяти существующих причалов) вместо 9 морских причалов глубиной 8,5 м; увеличение морских причалов с 9 до 11 произвести за счет замены двух речных причалов биржи временного хранения лесоматериалов;

расчетный грузооборот порта на 1955 год в размере 1136 тыс. т;

судоремонтные мастерские по ремонту судов, механизмов и оборудования с объемом работ 12 млн рублей в год;

сметная стоимость строительства порта, судоремонтных мастерских и жилого поселка 695,5 млн рублей.

Указанным постановлением СМ СССР обязал ГУСМП при СМ СССР утвердить не позднее 15 апреля 1952 г. технический проект и генеральную смету на строительство морского порта, судоремонтных мастерских и жилого поселка в районе г. Игарки на реке Енисей.

Еще шло строительство железной дороги Чум — Салехард — Игарка, а приказом МВД СССР № 00461 от 29 мая 1952 г. было объявлено постановление Совета Министров СССР № 2342-896сс от 17 мая 1952 г. об утверждении плана научно-исследовательских, проектно-изыскательских и опытных работ по транспортному освоению Крайнего Севера на 1952 г., которым предусматривалось: возложить на Желдорпроект ГУЛЖДС МВД СССР технико-экономическое и военно-транспортное обоснование возможных вариантов перспективного развития железнодорожных транспортных коммуникаций на Крайнем Севере, в том числе сравнительная оценка следующих направлений:

Якутско-Чукотская железнодорожная магистраль (Усть-Кут — Хандыга — Зыранка или Сеймчан — Восточное побережье Чукотского полуострова с выходами к порту Певек и Колючинской губе) как основная магистраль на северо-востоке СССР;

северная широтная железнодорожная магистраль Ермаково — Якутск;

варианты железнодорожных линий от станции Усть-Кут до Якутска и из района Якутска до Тикси;

варианты новых железнодорожных выходов на побережье Баренцева моря (Индига, Югорский Шар);

линия от станции Полуночная вдоль восточного склона Урала до Салехарда;

линия Анадырь — Марково — Усть-Большерецк — Петропавловск-Камчатский.

Разработку технико-экономических соображений было предложено произвести на основе имеющихся проектных, литературных и картографических материалов в МВД СССР и в других министерствах и ведомствах с представлением материалов в МВД СССР к 1 декабря 1952 г. Непосредственное выполнение указанных работ возложили на якутскую экспедицию Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР. Начальники: Дальстроя (И.Л. Митраков), ГУЛГМП (Н.А. Добровольский), СГУ (Ф.П. Харитонов), Енисейстроя (А.А. Панюков) были обязаны передать Желдорпроекту имеющиеся у них материалы по технико-экономическому обоснованию железнодорожных направлений, а также вместе с начальником ГУЛЖДС МВД СССР А.А. Смольяниновым принять участие в разработке материалов по приемам и методам проектирования, строительства и эксплуатации транспортных сооружений в условиях вечной мерзлоты.

Всем этим планам не суждено было сбыться. 5 марта 1953 г. умер И.В. Сталин, а 21 марта 1953 г. Л.П. Берия направил в Президиум Совета Министров СССР записку о пересмотре плана строительства ряда объектов на 1953 год, в которой были записано: «Вношу предложение о пересмотре ранее принятых постановлений Совета Министров СССР о строительстве ряда объектов, осуществление которых в ближайшие годы не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства.

Прекращение или ликвидация некоторых объектов строительства целесообразны также вследствие того, что эти стройки требуют расхода значительного количества металла, строительных и других технических материалов, оборудования, а также рабочей силы.

Считаю необходимым прекратить или полностью ликвидировать строительство нижепоименованных объектов общей сметной стоимостью 49,2 миллиарда рублей при плане капитальных работ на 1953 год по этим объектам 3,46 миллиарда рублей».

Л.П. Берия предложил прекратить строительство 20 объектов, среди которых были: железная дорога Чум — Салехард — Игарка и судоремонтные мастерские, порт и поселок в районе Игарки сметной стоимостью 7200 млн рублей. На 1 января 1953 г. было выполнено работ на сумму 3724 млн рублей. Постановлением Совета Министров СССР № 895-383сс от 25 марта 1953 г. предложения Л.П. Берии были утверждены.

В акте от 30 марта 1953 г. по передаче ГУЛЖДС из МВД в МПС СССР говорилось: ориентировочная стоимость строительства железной дороги Чум — Салехард — Игарка с паромной переправой через реки Обь и Енисей — 6508 млн рублей. На 1 января 1953 г. освоено капиталовложений в размере 3623,9 млн рублей. Из 1470 км по проекту уложено главного пути 887 км, станционных путей по проекту — 112,5, уложено — 76 км.

Строительство морского порта, судоремонтных мастерских и жилого поселка в районе г. Игарки. Ориентировочная стоимость строительства определяется в 695,5 млн рублей. На 1 января 1953 г. освоено капиталовложений 95,3 млн рублей.

27 апреля 1953 г. начальник строительства № 501 В.В. Самодуров подписал пояснительную записку к сводному сметно-финансовому расчету затрат, связанных с прекращением строительства железнодорожной линии Салехард — Игарка, порта, судоремонтного завода и жилого поселка в районе г. Игарки на реке Енисей, в которой было записано: на время прекращения работ на строительстве имеется следующая численность рабочей силы и административно-технического персонала: заключенных — 28 000 человек, охраны — 2500 человек, вольнонаемных рабочих — 2800 человек, административно-технического персонала — 4500, лагерного персонала — 1200 человек.

После укомплектования рабочей силой и административно-техническим составом подлежащего достройке участка железнодорожной линии Чум — Лабитнанги следует вывезти со строительства: заключенных — 21 000 человек, охраны — 1890, вольнонаемных рабочих — 1800, административно-технического персонала — 3700, лагерного аппарата — 975 человек.

Предполагается, что 70% вольнонаемных рабочих и административно-технического персонала, а также лагерной администрации будет откомандировано на другие строительства и предприятия МПС СССР и исправительно-трудовые лагеря Министерства юстиции СССР, а 30% этого персонала будут уволены.

На этом история со строительством железной дороги Чум — Салехард — Игарка не закончилась. Через три года, 5 апреля 1956 г., новый министр внутренних дел СССР Н.П. Дудоров направил в ЦК КПСС письмо с предложением вместо существовавших в то время исправительно-трудовых лагерей организовать только два места заключения: исправительно-трудовые колонии и тюрьмы. В тюрьмах содержать лиц, осужденных два и более раза или впервые, но при наличииотячающих обстоятельств, — за бандитизм, разбой, умышленное убийство, злостное хулиганство, крупные хищения социалистической собственности, а также воров-рецидивистов, изменников родины, лиц, совершивших террористические акты, диверсии, занимавшихся шпионажем, вредительством, организаторов и активных участников контрреволюционного националистического подполья, карателей, осужденных за убийства и истязания советских граждан в период Великой Отечественной войны.

Для содержания несправимых преступников из числа уголовно-бандитствующего элемента Н.П. Дудоров предлагал организовать в 1956 г. две исправитель-



но-трудовые тюрьмы со строгим режимом в районе законсервированного строительства железной дороги Салехард — Игарка, так как этот район по природным условиям (приполярная тундра) является, по существу, естественной тюрьмой, что дает возможность обеспечить полную изоляцию преступников. Заключение в этих тюрьмах, предполагалось использовать на строительстве железной дороги Салехард — Игарка. При этом прилагалась справка о данном районе (документ № 110).

Надо сказать, что и в этот раз железная дорога Чум — Салехард — Игарка не была построена, так как предложение МВД СССР о ее достройке не было принято.

## ДОКУМЕНТЫ

№ 104

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
И НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ  
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР А.А. АФАНАСЬЕВА И В. СТАЛИНУ  
О ХОДЕ ПОДГОТОВКИ И СОСТОЯНИИ РАБОТ СЕВЕРНОЙ ПРОЕКТНО-  
ИЗЫСКАТЕЛЬСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ МВД СССР И ГУСМП ПРИ СМ СССР**

*7 апреля 1947 г.*

*Сов. секретно*

Настоящим докладываем о ходе подготовки и состоянии работ Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП, организованной во исполнение постановления Совета Министров СССР от 4 февраля 1947 года за № 228-104сс по состоянию на 1-е апреля 1947 года:

1. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР, МВД СССР и ГУСМП направлена на место работ по изысканиям морского порта в районе Обской губы и железной дороги к нему объединенная Северная проектно-изыскательская экспедиция, в составе портовой экспедиции, укомплектованной за счет средств и личного состава ГУСМП, и железнодорожной экспедиции, укомплектованной за счет средств и личного состава МВД СССР.

Экспедиция прибыла к месту работы в начале марта с.г. и приступила к подготовительным и организационным работам.

Руководство Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП разместилось в районе Воркуты на базе помещений и материального обслуживания Воркутстроя МВД СССР. Там же разместился и штаб железнодорожной экспедиции.

Всего в составе Северной и железнодорожной экспедиций прибыло 130 человек сотрудников Желдорпроекта МВД СССР.

Первая партия работников портовой экспедиции ГУСМП прибыла в Салехард (Обская губа). В настоящее время портовая экспедиция состоит из 70 человек.

К 10 марта экспедицией были составлены предварительные технические условия и задания для изыскательских и геологических партий по железнодорожной трассе и по проектированию морского порта.

Одновременно на место была отправлена вся техническая документация, специально собранная по этим районам.

2. На основе материалов прежних работ Желдорпроекта МВД СССР на трассе Воркута — Салехард и Воркута — Югорский Шар, а также добытых картографических материалов и литературных данных изучены и установлены для производства полевых изыскательских работ варианты железнодорожной трассы.

Изыскание железнодорожной трассы будет производиться по двум направлениям: одно — от Воркуты на Восток для изыскания наиболее выгоднейшего железнодорожного перехода Уральского хребта и второе — Обское, по изысканию трассы от Пуйко по побережью Обской губы до мыса Каменного.

Воздушной рекогносцировкой обследован хребет Северного Урала для определения пересечения его железнодорожной трассой и установлено, что наиболее легким переходом перевала является вариант Елешского седла с направлением на Салехард и Пуйко (150 км. от Салехарда, вниз по течению р. Обь).

Отдельные изыскательские отряды и партии железнодорожной экспедиции направлены на трассу, как со стороны Воркуты, так и самолетами со стороны Салехарда. До полного схода снега будут проведены по железнодорожной трассе все необходимые предварительные обследования в зимних условиях, а также организовано наблюдение за проходом льда и весеннего паводка на пересекаемых крупных водотоках и замеры зимнего дебета воды на реках для использования их в целях будущего водоснабжения железной дороги.

Для производства аэрофотосъемочных работ по трассе подготовлена аэрофотосъемочная экспедиция МВД, которая по возможности производства этих работ будет отправлена на место в конце апреля.

3. Портовой экспедицией в марте произведена воздушная рекогносцировка с посадкой на побережье Обской губы. В результате рекогносцировочных и изыскательских работ по порту выбраны две площадки: район мыса Каменный и район мыса Сетного в 80 км. севернее Нового порта, где организованы водомерные и гидрологические посты и начаты работы по сбору данных о строительных материалах этого района.

В пункте Ям-Сале (200 км. к югу от Нового порта) намечено место расположения гидрологической устьевой станции.

Начаты первые гидрологические работы в Новом порту: открыт водомерный пост и ведутся прибрежные гидрологические наблюдения.

Для речного порта в устье реки Оби наиболее подходящим является район Пуйко, который в то же время крайне неблагоприятен для железнодорожных подходов (заливаемая низменность).

Работа экспедиции по изысканию других мест для строительства морского и речного портов продолжается.

4. Потребное количество продовольствия и вещевого снабжения для обеспечения экспедиций в течение первых трех месяцев выделено за счет ресурсов МВД и ГУСМП и на месте имеется.

Необходимые для начала работ радиостанции, геодезические инструменты, средства связи и оборудование для лаборатории и метеостанции в начале марта были направлены и прибыли на Воркуту. Также прибыли на место: в Воркуту 2 самолета СИ-47, 1 самолет ПО-2С авиации МВД и в район Нового порта и Салехарда 2 самолета ЛИ-2 и 4 самолета ПО-2С полярной авиации Главсевморпути.

Снабжение экспедиции всеми необходимыми материалами и оборудованием решено производить с двух направлений:

а) до открытия навигации на р. Обь все грузы направлять по железной дороге до Воркуты, и далее самолетами и тракторами, машинами-вездеходами и оленьим транспортом через Елецкое седло Уральского хребта на основные базы в Пуйко и Новый порт;

б) с открытием морской и речной навигации часть грузов направлять через Омск, где организована перевалочная база экспедиции, пароходами до Салехарда и Пуйко.

В связи с наличием опасности магнитных мин в устье Обской губы завоз грузов морским путем для портовой экспедиции будет осуществлен судном «Капитан Хромцов» с деревянным корпусом, с последующим использованием его в Обской губе на гидрографических работах.

5. На успешное развитие работы экспедиции отражается то, что, несмотря на постановление Совета Министров СССР от 4 февраля сего года, Госпланом СССР не выделены по заявкам МВД фонды на необходимое оборудование и материалы, которые должны были быть поставлены в первом квартале 1947 года.

В числе крайне необходимого экспедиции до сего времени не выделены: тракторы, автомашины-вездеходы, катера, радиостанции, авиабензин и ряд других материалов.

Также Министерством авиационной промышленности не поставлены 10 самолетов ПО-2С.

По этому вопросу нами представлена 3 апреля с.г. докладная записка товарищу Берия, которым даны необходимые указания.

О дальнейшем ходе работ экспедиции будем ежемесячно докладывать.

*Министр внутренних дел Союза ССР С.Н. КРУГЛОВ  
Начальник Главного Управления Северного морского пути  
при Совете Министров СССР А.А. АФАНАСЬЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 169. Л. 125—129. Заверенная копия.

№ 105

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
И НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ  
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР А.А. АФАНАСЬЕВА И В. СТАЛИНУ И Л.П. БЕРИИ  
О ХОДЕ РАБОТ ПО ИЗЫСКАНИЯМ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ МОРСКОГО ПОРТА  
В РАЙОНЕ ОБСКОЙ ГУБЫ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ К НЕМУ**

9 мая 1947 г.

*Секретно*

Настоящим докладываем о ходе работ по изысканиям и проектированию морского порта в районе Обской губы и железнодорожной линии к нему от Печорской магистрали по состоянию на 1 мая 1947 года:

1. Постановлением Совета Министров Союза ССР от 22.IV.47 г. № 1255-331сс утверждено направление железнодорожной линии от разъезда Чум (Новый) Печорской магистрали через Елецкое седло Уральского перевала с кратчайшим выходом в реку Оби и в дальнейшем к будущему морскому порту в районе Обской губы.

Этим же постановлением решено начать строительство железнодорожной линии от разъезда Чум Печорской ж.д. с задачей обеспечить открытие рабочего движения на первых 118 километрах (24 км. за Уральский хребет) в декабре 1947 года.

Северная железнодорожная экспедиция приступила к трассированию железнодорожного отхода от разъезда Чум для обеспечения быстрой передачи строительству первоочередных проектных материалов для обеспечения производства строительных работ.

В связи с утверждением направления железнодорожной линии изыскательские работы, ранее развернутые по обследованию других — Северного и Центрального вариантов трассы, в настоящее время прекращены и будут производиться только по вариантам продолжения линии от 118 километра к морскому порту и Обской губе. Эти работы будет выполнять Обская железнодорожная экспедиция с представлением результатов изыскательских работ и предложением по выбору наивыгоднейшего направления в срок, указанный в решении Совета Министров, — к 1.XI-1947 года.

Для производства строительных работ на головном участке МВД СССР организовано строительное управление, которому присвоено наименование «Строительство № 501». Начальник Северного управления железнодорожного строительства МВД СССР тов. Барабанов В.А. и главный инженер тов. Цвелодуб выехали к месту работ. Одновременно МВД СССР дано указание строительной организации Печорстрою МВД СССР перебросить одно организованное строительное отделение с необходимой рабочей силой и техникой в район разъезда Чум (Новый) для немедленного начала строительных работ.

2. Портовая экспедиция продолжает свои работы по изысканиям морского порта, территории жилого поселка и судоремонтного завода в районе мыса Каменного и мыса Сетного. На месте работ на 1 мая находится 103 сотрудника экспедиции.

Экспедицией приступлено к полевым работам, развито топографическое обоснование для промера глубин общим протяжением магистральных ходов — 20 км., установлен водомерный пост и начаты геологические обследования территории порта. Укомплектован гидролого-геодезический отряд в бухте Маниха (в 25-ти километрах южнее Нового порта) для производства синхронных гидрологических наблюдений и высотной привязки репера в б. Маниха с районами вариантов морского порта.

В Москве ГУСМП создана проектная группа, подготовляющая разработку конструктивных решений гидротехнических портовых сооружений.

Арктическим научно-исследовательским институтом ГУСМП выполняются работы по технико-экономическим расчетам грузооборота морского порта со сроком получения предварительных выводов к 1 июня 1947 года.

В Архангельск прибыла из Ленинграда для дальнейшего перелета в район морского порта гидрографическая партия в 20 человек, сформированная Ленинградским Гидрографическим управлением ГУСМП. Отправка этих людей дальше задерживается в связи с тяжелыми аэродромными условиями.

3. Продолжается подготовка к производству аэрофотосъемочных работ по изучению ледовой обстановки в Обской губе силами полярной авиации ГУСМП и подготовка производства аэрофотосъемки района вариантов железнодорожной трассы и побережья Обской губы силами аэросъемочной экспедиции МВД.

На 1 мая Северная экспедиция имеет на месте авиапарк в составе самолетов МВД: СИ-47 на колесах — 2, ЛИ-2 на лыжах — 1, ПО-2 на лыжах — 1, Юнкерс на лыжах — 2 и самолетов ГУСМП — ЛИ-2 на лыжах — 1, ПО-2 на лыжах — 4. Всего 11 самолетов.

Рабочей силой Северная экспедиция обеспечена полностью.

*Министр внутренних дел Союза ССР С.Н. КРУГЛОВ  
Начальник Главсевморпути при Совете Министров Союза ССР  
А.А. АФАНАСЬЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 169. Л. 308—310. Заверенная копия.

№ 106

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И В. СТАЛИНУ И Л.П. БЕРИИ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ОТ 22 АПРЕЛЯ 1947 г. «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ К МОРСКОМУ ПОРТУ В ОБСКОЙ ГУБЕ»**

*3 октября 1947 г.*

*Сов. секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает о ходе выполнения постановления Совета Министров Союза ССР от 22 апреля 1947 года «О строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе» по состоянию на 1 октября с.г.

К организации строительства № 501 МВД СССР приступило в мае 1947 года, одновременно были начаты и проектно-изыскательские работы.

По состоянию на 1 октября организация Управления строительства и его подразделений полностью закончена. Работы развернуты на всем фронте заданного участка железнодорожной трассы.

Организованная в составе Северной экспедиции Уральская экспедиция закончила на головном участке трассы от станции Чум до 192 км. изыскательские работы и выдала необходимые проектные материалы для строительства линии на участке от станции Чум до 118 км. (задание этого года).

Участок железнодорожной линии от станции Чум до 192 км. (станция Обская) протрассирован до перехода Уральского хребта долинами рек Уса и Елец. Переход через Урал осуществлен через Елецкое седло на отметке 174 метра от уровня моря. Далее трасса уложена долиною реки Сось и выходит на побережье реки Обь и Обской губы.

Общие проектные объемы основных работ на участке трассы от ст. Чум до 118 км. составляют:

Земляные работы — 3580 тыс. куб. м.

Деревянные мосты — 634 п.м.

Деревянные трубы — 113 «-

Железобетонные трубы — 14 900 куб. м.

Бетонные мосты — 12 610 «-

Укладка главного пути — 118 км.

Временные гражданские сооружения — 400 тыс. куб. м.

Условия развертывания строительства № 501 были крайне неблагоприятными. Строительные работы начались в условиях наступающей весны и ледохода. В силу этого фронт работ в мае и в июне был ограничен невозможностью забросить ресурсы за реки Воркуту и Усу. Это задержало на первом этапе работы на широком фронте, и строители вели их только в лоб.

От примыкания трассы к действующей железной дороге Печорстроя грузы на ближайшие участки вновь строящейся линии забрасывались гусеничным транспортом. Только в начале июля представилась возможность забрасывать ресурсы водным путем по реке Усе до пересечения трассой рек Уса и Воркута. После этого фронт работ был значительно расширен.

В связи с тем, что на первых 30-ти километрах трасса проходит по сильно заболоченному участку тундры при полном отсутствии леса, строительство автодороги на этом участке было невозможно.

Поэтому было принято решение о форсировании укладки железнодорожного пути до 31 км. (станции Никита) с земляным полотном, отсыпанным в минимальном объеме и с постройкой временного моста через реку Воркуту. Одновременно от 31 км. в глубь трассы было начато строительство автодороги.

17 августа была закончена укладка пути до станции Никита, а движение автомашин было открыто до 80 км. трассы.

На станцию Никита началось поступление грузов по уложенной железной дороге с дальнейшей перевозкой на автомашинах. С этого времени начался массовый завоз грузов на трассу. Этим мероприятием была создана решающая предпосылка для широкого развертывания основных работ по всей трассе до 80 км. и освоения трассы от 80 до 118 км.

Завоз грузов и тяжелого оборудования (экскаваторы и другие механизмы) в отдаленные пункты трассы и сейчас производится еще в весьма тяжелых условиях, вызванных начавшимся в конце августа периодом сильных дождей.

В настоящее время автомобильная дорога доведена до 90 км., а на участке от 90 до 118 км. грузы транспортируются тракторами и частично автотранспортом. К половине октября закончится заброска основных ресурсов в этот наиболее отдаленный участок трассы.

По состоянию на 1 октября работают четыре строительных отделения, с количеством рабочей силы 31 540 человек. Включено в работу 14 экскаваторов, остальные 7 экскаваторов, выделенных по решению Правительства, прибыли на строительство и находятся в стадии сборки и транспортировки к месту работы. Работают 50 тракторов, 37 танков, 463 автомашины, 218 лошадей и 46 малых электростанций.

На 1 октября уложено 61,6 километра главного пути и 3,2 километра станционных путей. Выполнено 742 тысячи кубометров земляных работ. Построены временные мосты через реки Воркута, Уса, Лек-Елец.

Для того чтобы довести укладку до 118 км., остается выполнить еще 618 тысяч кубометров земляных работ.

В настоящее время выполнение земляных работ ежедневно составляет 11—12,5 тысяч кубометров.

На участке, где главный путь уложен, поездами производится досыпка земляного полотна грунтом.

Начато строительство постоянных мостов через реки Уса и Воркута.

По мере продвижения укладки главного пути пункты перевалки грузов на автотранспорт переносятся в глубь трассы; 15 сентября перевалочная база была перенесена со станции Никита (31 км.) на станцию Елец (51 км.), на 1 октября эта база переносится на разъезд Береговой (61 км.), на котором закончена укладка станционных путей. Это сокращает расстояние перевозки грузов автотранспортом.

Одновременно с форсированием основных строительных работ усилия строительства направлены на подготовку к работе в тяжелых условиях полярной зимы. Ведется строительство жилых, коммунально-бытовых и производственных зданий, завозится в глубинные пункты продовольствие, топливо и технические материалы. На 1 октября построено 177 тысяч кубометров зданий, в том числе 100 тысяч кбм. — жилых, 45 тысяч кбм. — коммунально-бытовых и 32 тысячи кбм. — производственных зданий.

Состояние строительных работ, наличие и использование производственных ресурсов на строительстве № 501 обеспечивают окончание укладки пути до 118 км. в установленный Правительством срок — к 1 января 1948 года.

Наряду со строительством на Западном участке новой линии проведена большая работа по организации завоза ресурсов на место расположения Обского строительства в Лабитнанги. К концу сентября завезено из Омска по Оби 640 вольнонаемных сотрудников, 3400 заключенных, 17 тысяч кубометров леса, 19 тысяч шпал и около 15 тысяч тонн разных грузов (продовольствие, технические материалы, горючее), необходимых для обеспечения Обского строительства до открытия навигации будущего года.

Таким образом, созданы условия для освоения трассы в сторону запада и северо-востока со стороны реки Оби.

На 1 октября Обская экспедиция представила в Москву материалы по выбору варианта трассы от станции Обская до порта Мыс Каменный. В ближайшее время эти материалы будут рассмотрены Министерством внутренних дел и представлены на утверждение Правительства к установленному сроку — 1 ноября 1947 года.

*Министр внутренних дел Союза ССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 171. Л. 134—138. Заверенная копия.

№ 107

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ  
ОБ УКЛАДКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ОТ СТАНЦИИ ЧУМ  
ПЕЧОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ДО СТАНЦИИ ПОЛЯРНЫЙ УРАЛ**

*7 ноября 1947 г.*

*Сов. секретно*

Министерство внутренних дел докладывает Вам, что коллектив строителей железнодорожной линии № 501 (станция Чум Печорской ж.д. — порт мыс Каменный в районе Обской губы) в ознаменование Тридцатилетия Великой Октябрьской Социалистической революции, досрочно против графика, уложил железнодорожный путь на участке от ст. Чум Печорской железной дороги до ст. Полярный Урал, перейдя укладкой на восточный склон Уральского хребта и пропустив по уложенному участку первые грузовые поезда.

Строители в течение шестимесячного строительного сезона 1947 года в тяжелых условиях необжитой заполярной тундры и полного бездорожья уложили 101 километр железнодорожного пути, выполнив при этом свыше 1 миллиона кубометров земляных работ.

Укладка железнодорожных путей до 101 километра обеспечила доставку за восточный склон Полярного Урала оборудования, материалов и продовольствия, что значительно ускорит работы по оставшимся 17 километрам задания этого года и позволит окончить эти работы на месяц раньше установленного Правительством срока — к 1 декабря с.г.

Выход за хребет Полярного Урала дает возможность соединить в 1948 году низовья реки Обь в районе Салехарда с железнодорожной сетью Советского Союза и улучшить условия развертывания работ по дальнейшему строительству железной дороги к району Морского порта на мысе Каменном.

Накопленный за короткий срок организационный и строительный опыт позволяет заверить Вас, дорогой товарищ Сталин, что задание Партии и Правительства по строительству этой железнодорожной линии будет коллективом строителей МВД выполнено.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 171. Л. 258—259. Заверенная копия.

№ 108

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
И.В. СТАЛИНУ О ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТАХ,  
СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ  
ЧУМ — ОБСКАЯ — МЫС КАМЕННЫЙ И ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ  
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОРСКОГО ПОРТА В ОБСКОЙ ГУБЕ**

*20 июля 1948 г.*

*Сов. секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает о состоянии проектно-изыскательских работ и строительства железнодорожной линии Чум — Обская — Мыс Каменный (строительство № 501) и подготовительных работ по строительству морского порта в Обской губе (строительство № 503).

Для осуществления строительства железной дороги станция Чум — Мыс Каменный, протяжением 682 километра, Министерством внутренних дел СССР организовано в 1947 году Северное Строительное Управление.

В Северное Строительное Управление входят Обское строительство с границами Чум — 400-й километр и организуемое Байдарское строительство с границами 400-й километр — Мыс Каменный.

В состав Северного Строительного Управления включено также организуемое строительство порта на Мысе Каменном.

Для обеспечения строительства № 501 и № 503 лесоматериалами создается специальный лесной лагерь в районе Кондино на реке Оби.

На 1 июля с.г. в Северном Управлении имеются крупные подсобно-вспомогательные предприятия: мостостроительный завод, авторемонтные мастерские,



механические мастерские, 6 сельхозов, лесозаготовительное отделение в районе Печорской железной дороги и Омская контора для перевалки грузов и людей, направляемых на строительство.

#### I. Проектно-изыскательские работы.

На участке Чум — Обская, протяжением 182 километра, с 18-километровой веткой к реке Оби, закончены изыскательские и проектные работы.

На участке Обская — р. Щучья — бухта Находка на протяжении 320 километров производятся окончательные изыскания, а на конечном участке бухта Находка — Мыс Каменный — предварительные изыскания.

Проектное задание по строительству порта на Мысе Каменном разработано Арктикпроектом Главсевморпути при Совете Министров Союза ССР и представлено на рассмотрение экспертизы Научно-Технического Совета Госплана СССР.

Строительство порта на Мысе Каменном пока никакими проектными материалами не обеспечено.

#### II. Подготовительные и строительные работы.

В 1947 году, в соответствии с постановлением Совета Министров Союза ССР от 27 апреля 1947 года, уложен путь и открыто рабочее движение на протяжении 118 километров от станции Чум до разъезда Сось, расположенного на восточном склоне перевала через Урал.

На этом участке в текущем году производятся работы по техническому оснащению и приведению пути в состояние, которое обеспечит к концу года непрерывность движения поездов со скоростью 25 километров в час.

На станциях Елецкая и Полярный Урал строятся депо с экипажничными устройствами и электростанции. На всем участке устраиваются постоянные пункты водоснабжения для бесперебойного обеспечения движения поездов водой и строятся жилищно-коммунальные и бытовые здания. Временные мосты заменяются постоянными.

На участке Сось — Обская (182-й километр) закончены подготовительные работы: открыто движение автомашин по временным грунтовым дорогам, построена временная связь, через каждые 5—6 километров жилые городки, в которых размещена рабочая сила и начаты основные работы по возведению земляного полотна и искусственных сооружений.

Работы по укладке железнодорожного пути на участке Сось — Обская закончатся в декабре месяце, и к концу 1948 года будет открыто сквозное движение поездов на протяжении 182 километров от ст. Чум до ст. Обская.

Между станцией Обская и поселком Лабитнанги заканчивается строительство временной автодороги для транспортировки грузов, прибывающих водным путем из Омска.

На участке от станции Обская до станции Щучья (302-й километр) проводятся подготовительные работы, связанные с освоением трассы, строится временная автодорога, временная линия связи и жилые городки. Производство этих освоенческих работ позволит в 1949 году развернуть основные строительные работы и провести укладку железнодорожного пути до станции Щучья (302-й километр).

В третьем квартале текущего года будут созданы опорные пункты в Яр-Сале, Находке и Новом Порту для освоения участка железнодорожной трассы от 302-го километра до Нового Порты (573-й километр).

Первые строительные подразделения для этих пунктов, оснащенные всем необходимым для работы в необжитой тундре, направлены из Абези в Салехард для последующего завоза их парходами.

За первую половину 1948 года по строительству железной дороги из Абези в Салехард для последующего завоза их парходами.

За первую половину 1948 года по строительству железной дороги выполнено работ на 67 млн рублей.

По основным видам работ выполнено:

Земляных работ — 476 тыс. куб. м.

Бетонной кладки мостов и труб — 9 тыс. куб. м.

Временных жилых, коммунально-бытовых и производственных зданий — 211 тыс. куб. м.

Введены в эксплуатацию большие металлические мосты через реки: Воркута длиной 145 п. м., Уса длиной 300 п. м., Лек-Елец длиной 113 п. м.

В июле месяце заканчивается мост через реку Манита-Шор длиной 80 п. м.

Включен в эксплуатацию завод бетонных блоков для строительства искусственных сооружений.

Ведется строительство деревообделочного комбината производительностью 100 тыс. куб. м. зданий в год. Комбинат будет введен в действие в конце третьего квартала.

По строительству порта на Мысе Каменном производится подготовка к завозу водным путем трех тысяч человек рабочих, оборудования, технических материалов, леса и продовольствия, общим тоннажем до 70 тыс. тонн для обеспечения строительства до начала навигации 1949 года.

В 1948 году будут выполнены следующие работы: построены временные причалы протяжением 200 п. м., временные производственные и складские здания — 13,5 тыс. куб. м., временные жилые и коммунально-бытовые здания для размещения рабочей силы, административно-технического и хозяйственного персонала, общим объемом 31 тыс. куб. м., обустройство 60 зимних палаток и работы, связанные с освоением промплощадки, дорогами, связью и водоснабжением.

Выполнение этих минимальных строительных работ создаст предпосылки для развертывания строительства порта в 1949 году. Отгрузка материальных ресурсов начата с конца июня месяца.

Разворот работ на строительстве № 501 и № 503 лимитируется недостатком важнейших материально-технических ресурсов, не покрываемых фондами МВД СССР.

Наиболее трудным вопросом в деле завоза материально-технических ресурсов является доставка леса, угля и рейдовая выгрузка всех прибывающих грузов на Мысе Каменном и в Новом Порту.

По обеспечению строительства № 501 и № 503 материально-техническими ресурсами и доставкой их в пункты работ МВД СССР обратилось в Совет Министров Союза ССР с просьбой о дополнительной помощи.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

№ 109

ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР  
С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ И Л.П. БЕРИИ О ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ  
ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ОТ 29 ЯНВАРЯ 1949 Г.  
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОТ САЛЕХАРДА  
К МЕСТУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКОГО ПОРТА В РАЙОНЕ ИГАРКИ  
НА РЕКЕ ЕНИСЕЙ

*12 апреля 1949 г.**Сов. секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает о ходе выполнения постановления Совета Министров СССР от 29 января 1949 года о строительстве железной дороги от Салехарда к месту строительства морского порта в районе Игарки на реке Енисей по состоянию на 1-е апреля 1949 года.

Проектно-изыскательские работы.

Для выполнения проектно-изыскательских работ по строительству железной дороги от Салехарда до Игарки организовано три железнодорожных экспедиции, на которые возложено выполнение проектно-изыскательских работ, в том числе:

Обская экспедиция на участке от реки Обь до реки Надым на протяжении 365 километров;

Надымская экспедиция на участке от реки Надым до реки Таз на протяжении 500 километров;

Енисейская экспедиция на участке от реки Таз до порта на реке Енисей в районе Игарки на протяжении 365 километров.

Кроме того, организованы экспедиции: аэросъемочная с авиаотрядом, лесная и по изысканию местных строительных материалов. Штаты всех экспедиций утверждены в Государственной штатной комиссии.

В район непосредственного производства изыскательских работ переброшено 1033 человека, и около 300 человек находятся в пути.

За февраль и март месяцы экспедициями выполнены следующие основные работы:

а) Обской экспедицией проведено аэровизуальное обследование трассы от Салехарда на восток на протяжении 150 километров; сделано 90 километров предварительных изысканий по долине реки Полуй, 15 километров окончательных изысканий, определена и передана строительству трасса ледовой переправы через реку Обь.

На участке первых 50 километров от Салехарда выбраны и определены места расположения производственных подразделений строительства;

б) Надымской экспедицией переброшена самолетом в район изыскания на середине трассы — поселок Красноселькупск — комплексная изыскательская партия с необходимым имуществом и начаты полевые работы;

в) Енисейской экспедицией переброшено в район работ 185 человек. Начаты полевые изыскательские работы тремя комплексными партиями, которые к 1 апреля выполнили со стороны Игарки рекогносцировочных изысканий 50 километров и предварительных изысканий 30 километров железнодорожной трассы;

г) Экспедицией по изысканию местных строительных материалов обследована площадь в 6 квадратных километров, найдено 7 песчаных карьеров для железной дороги;

д) Лесной экспедицией начато выявление лесных насаждений и определение условий их разработки. Установлено, что до 130 километра трассы от Салехарда лес встречается только отдельными полосами, редкий, тонкомерный, непригодный для постоянных сооружений.

Авиаотряд Северной экспедиции производит переброску работников проектно-изыскательских экспедиций, оборудования и материалов. В настоящее время в авиаотряде имеется 13 самолетов, в том числе: «ЛИ-2» — 2, «СИ-47» — 3 и «ПО-2С» — 8.

Все полеты, несмотря на трудные метеорологические условия, осуществлены благополучно, материальная часть работает безотказно.

### Организация строительства.

Для выполнения работ по постройке железной дороги от станции Чум Печорской железной дороги к морскому порту на реке Енисей в районе Игарки всего протяжением 1430 километров организовано в составе Северного строительства два строительных управления:

Строительное управление № 501 с местонахождением в гор. Салехарде и строительное управление № 501 с местонахождением управления в районе поселка Ермакова на реке Енисей.

Положение с организацией строительных работ следующее:

1) На строительство № 501 (начальник строительства майор Самодуров, главный инженер капитан Чхеидзе) возложена организация работ на участке от станции Чум Печорской железной дороги до реки Пур общим протяжением 880 километров.

В 1949 году на это строительство возложено провести работы на участке от станции Чум до Лабитнанги (на левом берегу Оби против Салехарда) на протяжении 200 километров по улучшению состояния пути, постройки постоянных мостов и труб (взамен имеющихся временных), путевое развитие отдельных пунктов, депо и водоснабжение, обеспечив организацию прямого железнодорожного пассажирского и товарного сообщения с Печорской магистралью до станции Лабитнанги на левом берегу реки Обь.

Для выполнения этих работ на участке Чум — Лабитнанги в настоящее время сосредоточено 23 тысячи рабочих, 200 автомашин, 12 экскаваторов и необходимое количество другого оборудования и транспорта.

На втором участке строительства от Салехарда до 150 километра будут развернуты строительные работы, обеспечивающие укладку в 1949 году первых 100 километров железнодорожного пути.

В настоящее время на этом участке размещены два строительных отделения: первое — у площадки станции Салехард и второе — на 60 километре трассы. В пределах этих двух отделений сосредоточено 6100 человек вольнонаемных и заключенных строителей. Завоз рабочих продолжается и к началу разворота работ будет доведен до 30.000 человек. Сверх этого будет работать 500 автомашин, 500 лошадей и 15 экскаваторов.

С отделениями организована полевая телефонная связь, и начата укладка временного кабеля через реку Обь.

Для перевозки на головной участок строительства людей и грузов построено через реку Обь ледовая железнодорожная переправа и далее зимняя дорога до 128 километров.

На правый берег реки Оби перевезено: 2 паровоза, 122 товарных вагона, 4 экскаватора, 9600 тонн разных грузов, из которых 7400 тонн завезено в глубинные пункты трассы.

На трассу доставлено 54 комплекта сборных домов, из которых в сборке находится 39. Кроме того, производится рубка 15 домов из леса, полученного сплавом в 1948 году.

На первых 30 километрах трассы приступили к производству земляных работ.

2) На строительство № 503 (начальник строительства майор Артамонов, главный инженер майор Поспелов) возлагается организация работ на участке от реки Пур до порта на реке Енисей в районе Игарки протяжением линии около 550 километров.

В 1949 году на это строительство возложено освоение участка железной дороги на первых 100 километрах со стороны реки Енисей и укладка железнодорожно-го пути на первых 30 километрах.

Для организации Управления строительства № 503 на место в район Игарки самолетами перебросена группа инженерно-технических работников во главе с руководящими работниками строительства.

Эта группа занимается выбором места для постройки городка Управления у поселка Ермакова, в районе намечаемого перехода реки Енисей трассою железной дороги и расположения баз для перевалки грузов, подлежащих поступлению по Енисею из Красноярска. Баз для перевалки грузов намечается две: первая располагается у поселка Ермакова на реке Енисей; вторая — в районе около гор Туруханска в устье реки Нижней Тунгуски, где имеется бухта со значительными глубинами, допускающими подход пароходов к берегу без устройства больших причальных приспособлений.

Для начала работ строительства № 503 инженеры и другие работники, а также часть грузов перебрасывается самолетами из Салехарда. Заняты четыре самолета ЛИ-2 и с 10 апреля дополнительно включены четыре самолета Гражданского воздушного флота, которые должны будут в апреле сделать 50 рейсов и перевезти из Салехарда всех работников строительства № 503 и часть необходимых грузов.

Завоз рабочей силы и материальных ресурсов в больших количествах для строительства № 503 начнется с открытием навигации по реке Енисею через Красноярск.

Всего для строительства № 503 в текущем году намечается завести с учетом потребности на межнавигационный период 1949—1950 года 30 тысяч человек рабочих, 150 километров рельсов, 280 автомашин, 30 тракторов, 20 экскаваторов, продовольствие, вещдоловствие и различные технические грузы.

#### Материально-техническое снабжение и навигационный завоз.

Постановлением Совета Министров СССР от 29 января с.г. за № 384-135сс Госнаб был обязан представить в Совет Министров СССР в месячный срок предложения об источниках покрытия выделенных Северному строительному управлению материальных ресурсов.

Госснаб представил эти предложения в Совет Министров СССР лишь 4 апреля с.г., решения Совета Министров по этому вопросу еще нет, и дополнительные материальные ресурсы на строительство поставщиками не направляются.

Навигационный план и мероприятия по заводу людей и материальных ресурсов по рекам Енисей и Обь согласованы с Министерством речного флота и утверждены Бюро Совета Министров СССР 7 апреля 1949 года.

Проведенные Министерством внутренних дел СССР организационные мероприятия по развертыванию строительства железной дороги от Салехарда до Игарки на реке Енисей дают возможность уже в текущем 1949 году приступить к укладке железнодорожного пути как от Салехарда на восток в сторону реки Енисей, так и со стороны реки Енисей на запад.

МВД СССР планирует уложить в этом году первые 100 километров железнодорожного пути от Салехарда на восток и 30 километров железнодорожного пути со стороны реки Енисей в районе Ермаково.

Для этого потребуется увеличить капиталовложения на 1949 год по Северному железнодорожно-строительному управлению, а также выделить дополнительное количество рельсов, горючего и авторезины.

Прилагая проект постановления Совета Министров СССР, прошу Ваших указаний о его рассмотрении и утверждении.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 234. Л. 334—343. Заверенная копия.

№ 110

**СПРАВКА МВД СССР О РАЙОНЕ САЛЕХАРД — ИГАРКА  
И БЫВШЕМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
НА ЭТОЙ ТЕРРИТОРИИ**

*5 апреля 1956 г.*

*Секретно*

Район от города Салехард Тюменской области до города Игарка Красноярского края расположен в северной части Западно-Сибирской низменности и охватывает междуречье Обь — Енисей по линии Полярного круга. Плотность населения в этом районе крайне незначительная (на 1 кв. км. 0,05 человека), имеется всего четыре населенных пункта по несколько домов в каждом; зима в этой местности продолжительная, с низкими температурами, лето — короткое, прохладное с преобладанием пасмурной погоды. Район труднодоступный и по существу лишен путей и средств сообщения. С европейской частью СССР он (с запада) связан головным участком железной дороги Чум — Лабитнанги и Северным морским путем через Обскую и Енисейскую губы.

Территория этого района является наиболее приемлемой для организации исправительно-трудовых тюрем. Других таких труднодоступных и отдаленных местностей в СССР почти нет.

В этом районе в 1947 году было начато строительство железнодорожной линии Чум — Салехард — Игарка. На первом участке этой линии от станции Чум (Печор-

ской ж.д.) до станции Лабитнанги (левый берег Оби) рабочее движение поездов открыто в декабре 1948 года. Строительство участка Салехард — Игарка начато в марте 1949 года со стороны Салехарда и в августе того же года со стороны Игарки. В марте 1953 года строительство по Постановлению Совета Министров СССР № 895-383сс прекращено.

Железнодорожная линия проходит в приполярной тундре с небольшими отклонениями от Полярного круга к югу или северу.

За время строительства на железнодорожной линии Салехард — Игарка сделано следующее:

#### По проектно-сметной документации.

Составлен технический проект линии Чум — Салехард — Игарка протяжением 1482 километра. В этот проект входят железнодорожные паромные переправы через реки Обь и Енисей. Технический проект в 1952 году прошел две экспертизы — МВД СССР и Государственного комитета по делам строительства при Совете Министров СССР. Общее заключение по проекту положительное. Утверждение должно было пройти через Совет Министров СССР, но оно не состоялось в связи с прекращением работ.

Технический проект составлен на пропускную способность шесть пар поездов в сутки. При этих условиях дорога сможет перевозить в год по одному миллиону тонн грузов в ту или другую сторону. В проекте приняты простейшие решения. Малые мосты и трубы в основном предусматриваются деревянными и только на больших реках — на бетонных опорах с металлическими пролетными строениями. Станции предусматриваются с минимальным путевым развитием. Здания как жилые, так и производственные в основной массе приняты деревянными. Укладка пути предусматривается старогонными рельсами. Эксплуатационный штат намечается в минимальных размерах. Обеспечение жильем предполагается с использованием построек, возведенных для нужд строительства.

В 1951 году были произведены предварительные изыскания по железнодорожной линии Игарка — Норильск и составлено проектное задание и сметно-финансовый расчет. Все объекты строительства по 1953 год включительно были обеспечены рабочими чертежами.

#### По строительным работам.

Строительные работы выполнялись двумя строительными управлениями МВД, границей между которых являлась станция Пур на 700 километре от города Салехарда. Из 1132 км. от города Салехарда до Ермаково было уложено железнодорожного пути 573 км., т.е. примерно 50% всего протяжения. Кроме того, по всей трассе до города Игарка построена столбовая линия связи, которая в настоящее время находится в эксплуатации. На обоих концах линии построен большой комплекс гражданских зданий — жилых и производственных.

Фактические затраты по строительству этой линии (включая участок Чум — Лабитнанги) на день прекращения всех работ составили 3263 млн рублей.

Ниже приводятся проектные, выполненные и оставшиеся объемы работ на участке Салехард — Ермаково.

Наименование работ	Единица измерения	Всего по проекту	Из них	
			Выполнено	Осталось
Строительная длина по главному пути	Км.	1132	573	559
Объем земляных работ	Млн куб. метров	28,4	11,7	16,7
Искусственные сооружения:				
Металл	Т. тн.	12,5	0,3	12,2
Бетон	Т. куб. м.	79,0	22,0	57,0
Дерево	Т. куб. м.	46,0	20,0	26,0
Постоянные здания всех видов:				
каменные	Т. куб. м.	145,0	—	145,0
деревянные	-«-	1000	220,0	780,0
Временные жилые и коммунально-бытовые здания и сооружения	-«-	3200,0	2200,0	1000,0
Стоимость достройки	Млн руб.	—	—	2940,0

Принимая во внимание, что удельный вес заработной платы рабочих составляет ориентировочно в сметных ценах 33% от строительно-монтажных работ и при условии, что эти расходы фактически производиться не будут, а также, приняв во внимание пониженные накладные расходы, затраты на достройку линии Салехард — Ермаково в ценах 1950 года составят:

Строительно-монтажные работы — 1233 млн руб.

Накладные расходы 25% (против ранее принятых 32%) — 308 млн руб.

Нелимитированные затраты (простои, зимнее удорожание и др.) — 300 млн руб.

Приобретения — 130 млн руб.

Всего — 1971 млн руб.

К этому необходимо добавить 43 млн рублей затрат на восстановление уложенных участков пути, жилых, коммунально-бытовых и других зданий и сооружений, необходимых для открытия рабочего движения и расселения заключенных, охраны и тюремной администрации.

Всего затраты на восстановление и достройку участка Салехард — Ермаково составят 2014 млн рублей (без зарплаты рабочих).

Предполагается в 1956—1960 гг. на строительстве железной дороги освоить 820 млн рублей капиталовложений (в том числе в 1956 году — 70 млн рублей) и в 1961—1965 гг. — 1194 млн рублей.

Оплату работ до утверждения проекта и сметы на достройку предполагается производить по единичным расценкам, утверждаемым министерствомхозорганом.



В первую очередь должно быть открыто движение на участке Салехард — Нарым и Ермаково — Турухан. У Салехарда должна быть восстановлена временная железнодорожная переправа через реку Обь.

Одновременно с восстановлением движения должны вестись работы по восстановлению жилого фонда и производственных зданий.

После того, как будут закончены восстановительные работы и произведен завоз основных ресурсов, начнутся работы на неосвоенных участках трассы, которые предполагается вести с двух сторон навстречу с тем, чтобы возможно скорее произвести смычку восточного и западного участков. Строительство железной дороги Салехард — Ермаково предполагается закончить к концу седьмой пятилетки.

В дальнейшем предполагается все ресурсы перебросить на строительство участка Ермаково — Игарка — Норильск, стоимость строительных работ по которому, включая и временную железнодорожную переправу через реку Енисей, составляет ориентировочно 1260 млн рублей.

В строительстве железнодорожной линии Салехард — Ермаково и в продолжении ее до города Норильска заинтересован Норильский горно-металлургический комбинат Министерства цветной металлургии СССР, который из-за отсутствия постоянно действующих путей сообщения несет огромные излишние затраты денежных средств на завозы материалов, продовольствия и товаров торгового фонда, а также вывозку готовой продукции комбината.

По данным экономической записки Норильского комбината за 1951 год, составленной для проектного задания на строительство железнодорожной линии Игарка — Норильск, грузооборот по железной дороге Салехард — Игарка — Норильск для нужд комбината в 1960 году по ввозу и вывозу составит 2012 тыс. тонн, к 1965 году — 2812 тыс. тонн.

Норильск является богатейшей рудной базой цветных металлов и одновременно располагает огромнейшими, практически неограниченными запасами (100 млрд. тонн) высококачественных углей, значительная часть которых коксующиеся.

Значительный пассажирский поток при численности населения Норильска в 150 тыс. человек, плюс население Игарского и Дудинского районов потребует также не менее одной пары пассажирских поездов в сутки.

В случае соединения Норильска с сетью железных дорог СССР общая экономия комбината от ликвидации некоторых статей расхода, которые являются в настоящее время неизбежными, составит в год более 375 млн рублей. К этому необходимо добавить, что железная дорога Салехард — Норильск (от Игарки) может быть с минимальными затратами продолжена на юго-восток, в Нижне-Тунгусское железорудное месторождение; она резко поднимет всю экономику края, вызовет к жизни целый ряд новых естественных богатств, увеличит численность населения и быстро двинет вперед экономику Севера.

Хозяйственную часть строительства желательно подчинить Министерству транспортного строительства СССР, а если это по каким-либо причинам невозможно, в виде исключения, возложить руководство строительством на администрацию исправительно-трудовых тюрем МВД СССР.

*Заместитель министра внутренних дел СССР  
С. ЕГОРОВ*

## ТОННЕЛЬ ПОД ТАТАРСКИМ ПРОЛИВОМ

В августе 1945 г. Южный Сахалин, отторгнутый Японией у России в результате русско-японской войны 1904—1905 гг., был освобожден советскими войсками. В течение следующего года с территории острова было репатриировано проживавшее там японское население. Началось заселение южной части острова переселенцами из материковых районов СССР. 2 января 1947 г. была образована Сахалинская область в составе РСФСР.

Экономическое развитие острова, связанное прежде всего с добычей нефти и угля, а также с использованием богатств омывающих Сахалин морей, сильно тормозилось слабым развитием дорог на острове и отсутствием надежной связи с материком. Морское сообщение с северной частью Сахалина могло осуществляться лишь с конца июня до начала ноября, то есть всего четыре месяца в году. Дорожная сеть северной части острова была развита слабо, а в южной части большинство дорог было разрушено в ходе боевых действий. В июле 1947 г. руководство области доложило в Совет Министров СССР о необходимости восстановления автомобильных трасс.

Добыча нефти в районе города Оха сдерживалась недостаточной пропускной способностью построенного в годы войны нефтепровода Оха — Комсомольск-на-Амуре и невозможностью использования из-за мелководья нефтеналивных судов.

Кардинальное улучшение транспортной сети и обеспечение надежной связи с материком стало жизненной необходимостью для дальнейшего развития области.

30 июля 1947 г. Совет Министров СССР принимает постановление № 2725-853с «Об организации изыскательской экспедиции по обследованию направлений строительства железной дороги Оха — Катангли на Сахалине». На основании этого документа ГУЛЖДС МВД СССР должно было организовать экспедицию для определения трассы железной дороги от района нефтепромыслов до Катангли — ближайшего глубоководного порта на восточном побережье Сахалина. Однако проведенные изыскания показали, что строительство железной дороги вдоль восточного побережья острова слишком трудоемко и экономически нецелесообразно. Возражали и военные: они настаивали на строительстве железной дороги по побережью Татарского пролива на западе острова. Но такая транспортная ветка не смогла бы содействовать экономическому развитию Сахалина из-за короткого периода навигации в Татарском проливе.

В конце 1940-х гг. обеспечение надежной связи с островом приобрело еще большую актуальность: начало «холодной войны» обострило обстановку на Дальнем Востоке. В этих условиях при превосходстве американского флота, базирующегося в Японии, морские пути сообщения с Сахалином в случае возникновения конфликта могли быть прерваны. Все это потребовало принять меры по обеспечению надежной и постоянной связи с островом, позволявшей в случае необходимости заменять морской транспорт.

В декабре 1949 г. заместитель председателя Совета Министров СССР Л. П. Берия поручил специалистам МВД, МПС, Военно-морского министерства, Главного управления Северного морского пути и Министерства судостроительной промышленности изучить возможность осуществления непрерывного железнодорожного сообщения с островом Сахалин через Татарский пролив путем

строительства железнодорожного тоннеля под проливом или надежной ледокольной паромной переправы.

В апреле 1950 г. специалисты указанных ведомств представили три варианта железнодорожного перехода через Татарский пролив: дамба, паромная переправа и тоннель. По экономическим соображениям предпочтение отдавалось дамбе и паромной переправе. В заключении специалистов Желдорпроекта и Гидропроекта МВД СССР говорилось, что прямое железнодорожное и автомобильное сообщение острова Сахалин с материком можно осуществить посредством каменной насыпной дамбы длиной около 8 км через Татарский пролив в наиболее узком его месте — мыс Лазарева — Погиби. Для устройства дамбы и прокладки по ней двухпутного железнодорожного пути и автомобильной дороги ширина ее по гребню должна быть не менее 30 м. Для предотвращения водных разрушений гребень дамбы должен возвышаться над водой не менее чем на 10 м. Откосы дамбы должны быть укреплены кладкой из тяжелых бетонных массивов. Сквозь каменное набросное тело дамбы допускалась свободная фильтрация воды в обе стороны. Для пропуска кораблей, плавающих по Татарскому проливу, в дамбе предусматривалось устройство судоходного шлюза, длина камеры которого должна быть около 300 м, ширина 30 и глубина 8 м. Шлюз должен преодолевать наибольшую временную разницу горизонтов в 2 м. Стоимость работ по постройке дамбы и шлюза в ценах 1950 г. была примерно 1300 млн рублей.

Сооружение дамбы, перекрывающей полностью морской пролив в условиях бурного моря с тяжелым ледовым режимом, не имело аналогов в мировой практике морских сооружений. Такая дамба должна была обладать высокой прочностью и устойчивостью. Для этого при ее строительстве следовало предусмотреть:

- а) отсыпку по дну пролива под дамбой толстой подушки из щебня и мелкого камня, чтобы предотвратить вынос грунта из-под дамбы при фильтрации воды;
- б) подводные откосы должны быть пологими и из наиболее крупных камней;
- в) надводные откосы должны быть сделаны крутыми для лучшего отражения волн и льда.

При этом утверждалось, что перекрытие пролива такой дамбой обеспечит почти неограниченную транспортную связь материка с островом, но изменит режим пролива, нарушит миграцию рыбы и несколько затруднит судоходство по проливу.

Одно из решений преодоления пролива: использование морских железнодорожных паромов ледокольного типа. Паромная переправа может быть осуществлена так: с обоих берегов потребуются отсыпать насыпи до глубины 4 м при ширине насыпи поверху 25 м общим протяжением для обоих берегов около 3 км. В конце каждой насыпи отсыпаются стационарные площадки, на которых располагаются железнодорожные пути. В конце станционных площадок строятся причальные сооружения для паромов. Они ограждаются от ледовых подвижек стенками из мощной каменной наброски с бетонными блоками. Наиболее глубокая средняя часть пролива, протяжением 5 км, остается свободной и обслуживается двумя самоходными паромами. Самоходные паромы должны быть ледокольного типа, берущие каждый на борт железнодорожный состав весом 1500 т.

В весенний, летний и осенний периоды обеспеченность движения паромов не вызывала сомнений. Эксплуатация паромов осложнялась в зимних условиях. По имеющимся данным, ледовый режим северной части Татарского пролива характеризовался как тяжелый: толщина льда в средней части пролива достигает 1,5 м,

наблюдаются подвижки льда и сжатие. Однако эти условия не закрывают возможности движения ледоколов-паромов.

Паромы водоизмещением 7 тыс. т каждый позволят круглогодичное движение. Ориентировочная стоимость паромной переправы составляет около 650 млн рублей.

Третий вариант: строительство железнодорожного тоннеля под Татарским проливом в наиболее узком месте. Проектируемое строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева — Победино после завершения его могло обеспечить подвоз строительных материалов и оборудования в 1953 г. До открытия движения на дороге подвоз грузов для строительства тоннеля мог осуществляться только водным путем, хотя портовых сооружений в районе строительства не было.

Изучение материалов по геологическому строению дна Татарского пролива показывало, что при проходке тоннеля строители столкнутся с необходимостью работы в песках, насыщенных водой, и суглинках. Это в свою очередь вызывало необходимость заглубления тоннеля не менее чем на 35 м. При строительстве тоннеля обязательно применение щитовых проходок под сжатым воздухом. Применение его требовало устройства мощных компрессорных установок.

Общая длина тоннеля определялась, по предварительным подсчетам, в 13,4 км, в том числе подводная его часть — 7,3 км. Такая длина тоннеля вызывала необходимость устройства искусственной вентиляции с подогревом воздуха для поддержания нормального воздушного режима. Для вентиляционных устройств тоннеля потребуется строительство двух котельных по одной на каждом берегу. Эти котельные потребуют расхода угля до 50 тыс. т в год. Для завершения строительства тоннеля в пятилетний срок следовало изготовить 10 проходческих щитов. Каждый щит — это сложный механизм весом до 250 т, оснащенный гидравлическими домкратами.

Для обеспечения электроэнергией компрессорных установок необходимо было не менее 20 тыс. квт. Это вынуждало до начала основных строительных работ построить электростанцию мощностью до 25 тыс. квт.

Диаметр проектируемого тоннеля 8,2 м. В тоннеле укладывается один путь железной дороги нормальной колеи, что позволяет в сутки пропускать через тоннель 13—14 пар поездов с применением двойной паровой тяги. Входные порталы тоннеля располагаются приблизительно в трех километрах от уреза воды и выполняются в мощных железобетонных конструкциях толщиной 5—6 м.

Срок строительства тоннеля предполагался в 5—5,5 лет. Стоимость строительства 2700 млн рублей. Необходимая потребность в рабочей силе — 12 000 человек, в том числе 3800 подземщиков.

Любой вариант перехода через Татарский пролив предполагал строительство железной дороги от Комсомольска-на-Амуре до Победино на Сахалине. 3 апреля 1950 г. МВД СССР представило соображения по строительству этой дороги, где говорилось, что эту дорогу намечается строить по направлению от Комсомольска-на-Амуре, использовав вначале 52 км существующей железнодорожной линии на Советскую Гавань, далее долинами рек Хавынь и Мачтовая, правым берегом реки Амур, южнее озера Кизи — мыс Лазарева — Погиби.

По острову Сахалин имелось два варианта трассы:

а) по западному берегу острова до города Александровск на Сахалине — Дербиинское — Победино протяжением 381 км;

б) от мыса Погиби через Камышевый хребет по долине реки Иынь — Дербиинское — Победино с веткой на город Александровск протяжением 448 км.

Общее протяжение железной дороги Комсомольск — Победино по первому варианту — 883 км и по второму — 950.

Для увеличения пропускной способности железнодорожной переправы через Амур в Комсомольске намечалось построить третий паром. В то время в Комсомольске для железнодорожной переправы через Амур имелось два самоходных парома, вмещавших каждый по 32 вагона с общей пропускной способностью 500 вагонов в сутки в обоих направлениях. В связи со строительством новой железнодорожной линии значительно увеличивалась потребность в перевозках грузов через Амур. Имевшиеся паромы не обеспечивали увеличенную потребность в перевозках. Поэтому было необходимо построить дополнительно один самоходный паром такого же типа стоимостью около 70 млн рублей.

По мнению МПС, к концу строительства железной дороги Комсомольск — Победино возникала необходимость иметь постоянный железнодорожный мост через реку Амур. В проекте постановления предусматривалось обязательство МПС и МВД СССР представить свои предложения о строительстве такого моста.

Одновременно с этим эксперты всех заинтересованных ведомств предложили перевести движение поездов в тоннеле на электрическую тягу, что существенно облегчало устройство вентиляционных сооружений. В этом случае строительство вентиляционных шахт в проливе, необходимых при паровой тяге, исключалось. При электрической тяге вентиляция тоннеля могла быть осуществлена посредством двух береговых вентиляционных шахт большой мощности. По соображениям военных, эти шахты можно было замаскировать и сделать защищенными.

Все вышеуказанные материалы и исследования были направлены Л.П. Берия 3 апреля 1950 г. вместе с проектом постановления Совета Министров СССР. 7 апреля материалы были доложены И.В. Сталину, а 13 апреля Л.П. Берия направил этот проект постановления на рассмотрение Президиума Совета Министров СССР (документ № 111).

После этого 5 мая 1950 г. И.В. Сталин подписал постановление СМ СССР № 1795-702сс «О строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив», где было записано: «В целях соединения железных дорог Южного Сахалина с общей сетью дорог СССР, Совет Министров Союза ССР постановляет:

— считать необходимым построить в течение 1951—1955 годов железную дорогу от Комсомольска-на-Амуре через Татарский пролив до Победино на Южном Сахалине, тоннель под Татарским проливом в районе мыса Лазарева — Погиби и паромно-ледокольную железнодорожную переправу через Татарский пролив южнее тоннельного перехода с одновременным увеличением пропускной способности паромной переправы через р. Амур в Комсомольске-на-Амуре.

Возложить:

— проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы через Татарский пролив на МВД СССР;

— проектирование и строительство тоннеля под Татарским проливом — на Министерство путей сообщения;

— проектирование и строительство самоходных паромов для железнодорожной паромной переправы через Татарский пролив и для паромной переправы через р. Амур в Комсомольске-на-Амуре — на Министерство судостроительной промышленности» (документ № 112).

МВД и МПС СССР были обязаны обеспечить: открытие временного движения поездов по построенной железной дороге Комсомольск — Победино и окончание работ в 1955 г.; открытие сквозного железнодорожного движения до Победино посредством паромной переправы через Татарский пролив в 1953 г.; проектирование и строительство тоннеля под Татарским проливом с окончанием работ в 1955 г.

МВД СССР было обязано возложить выполнение работ по строительству участка железной дороги Комсомольск — мыс Лазарева на Нижнеамурлаг, усилив его кадрами и ресурсами. Для строительства железной дороги Погиби — Победино было предписано организовать на Сахалине строительство № 506 и исправительно-трудовой лагерь МВД. Для строительства паромной переправы через Татарский пролив необходимо было организовать ИТЛ и строительство № 507.

В связи с окончанием в 1951 г. строительства железной дороги Наушки — Улан-Батор на вновь организуемое строительство было предписано направить людские и материальные ресурсы строительства № 505 МВД СССР.

Начальником строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева был назначен И.И. Орловский, главным инженером — А.П. Замахаяев. Начальником строительства железной дороги Погиби — Победино — Н.Ф. Потемкин, главным инженером — Н.К. Пильнер. Начальником строительства паромной переправы через Татарский пролив — Я.Ф. Арайс.

Проектирование строительства тоннеля под Татарским проливом было возложено на Главтоннельметрострой и Метропроект МПС. Для строительства тоннеля МПС должно было организовать строительное управление № 6, начальником которого был назначен Н.А. Ермолаев, а главным инженером — Л.П. Дьяконов.

Для маскировки трассы тоннеля МПС было обязано построить на расстоянии 40—50 км в сторону от тоннеля ложные ориентиры тоннеля.

МВД СССР было разрешено по согласованию с Прокуратурой СССР освободить через особое совещание МВД СССР из ИТЛ и ИТК МВД в 1950 г. и направить на строительство тоннеля под Татарским проливом 8000 заключенных, закрепив их на этих работах до конца истечения срока наказания.

На заключенных, занятых на строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы через Татарский пролив, были распространены зачеты рабочих дней, установленные для лагерей Дальстроя.

Во исполнение постановления СМ СССР был издан приказ МВД СССР № 00310 от 12 мая 1950 г. «О строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив», которым начальнику ГУЛАГа МВД СССР Г.П. Добрынину было предписано в июне — октябре 1950 г. обеспечить завоз на строительство 12 000 заключенных, «годных к тяжелому физическому труду на открытом воздухе в суровых климатических условиях».

Начальник Отдела спецпоселений МВД СССР В.В. Шиян был обязан направить в течение мая — июня 1950 г. в распоряжение Нижнеамурлага МВД 800 человек спецпоселенцев, физически здоровых, годных для изыскательских работ в условиях таежной местности и Приморья.

Контроль за выполнением приказа был возложен на заместителя министра внутренних дел СССР В. В. Чернышова.

В приказе МВД СССР № 0540 от 11 августа 1950 г. было записано: «Совет Министров СССР постановлением от 5 мая 1950 года № 1795-702сс обязал МВД СССР по согласованию с Прокуратурой СССР освободить из исправительно-трудовых лагерей и колоний МВД в 1950 году и направить Министерству путей сообщения СССР для работы на строительстве № 6 8000 заключенных (за исключением осужденных за бандитизм, разбой, умышленной убийство, воров-рецидивистов и лиц, осужденных к каторжным работам, а также за исключением подлежащих содержанию в особых лагерях МВД), закрепить их на этих работах до истечения срока, назначенного для отбытия наказания.

Во исполнение указанного постановления Совета Министров СССР приказываю:

— Приступить к отбору в первую очередь 2000 заключенных, для чего образовать комиссии.

Комиссиям отобрать для освобождения заключенных, попадающих под действие настоящего приказа, положительно проявивших себя в быту и на производстве, по физическому состоянию 1 категории труда и имеющих остаток срока наказания не менее 2 лет.

В число подлежащих освобождению не включать заключенных из числа иностранных граждан (подданных), лиц без гражданства, а также осужденных «влазовцев», спецвыселенцев и отбывающих наказание за контрреволюционные преступления.

— Протокол, подписанный всеми членами комиссии, в двух экземплярах, не позднее 25 августа 1950 года, выслать в ГУЛАГ МВД СССР для последующего направления на рассмотрение Особого Совещания при МГБ СССР.

— УМВД и исправительно-трудовым лагерям по получении решений Особого Совещания при МГБ СССР на всех освобождаемых заключенных оформить паспорта и справки об освобождении.

Выписки из решения Особого Совещания при МГБ СССР объявлять освобождаемым перед отправкой к месту работы.

Всем освобождаемым объявлять, что они по прибытии на место будут досрочно освобождены и закреплены на неотбытый срок наказания на положении вольнонаемных.

От каждого освобождаемого отобрать подписку о том, что он обязан проработать на строительстве в течение неотбытого срока наказания.

— Всех досрочно освобождаемых заключенных, подлежащих освобождению из лагерей и колоний, направить под охраной конвойных войск в распоряжение начальника строительства № 6 Министерства путей сообщения, а также на строительство МВД № 507 для использования на работах по вольному найму на строительстве объектов и сооружений строительства № 6 МПС СССР.

— Начальнику Нижне-Амурского ИТЛ МВД подполковнику Орловскому обеспечить прием в Комсомольске-на-Амуре всех освобождаемых заключенных и переправку их к местам назначения.

— Начальнику строительства № 507 подполковнику Арайс обеспечить прием и размещение освобождаемых заключенных, а также их правильное трудоустройство на работах для строительства № 6 МПС.

— При отправке освобождаемых к месту работы вручить начальнику конвоя в отдельном пакете паспорта, справки об освобождении и отобранные от заключенных подписки с обязательством отработать неотбытый срок наказания на строительстве.

Личные дела на освобождаемых оставлять на хранении в лагерях-колониях, где они содержались.

— По прибытии освобождаемых к месту работ начальникам конвоя, в соответствии с настоящим приказом, произвести их освобождение из-под стражи и передачу администрации строительства.

Одновременно вручать паспорта освобожденных вместе с отобранными от них подписками о работе на строительстве на время неотбытого срока наказания, а также справками об освобождении, руководству строительства.

Предупредить администрацию строительства, что взамен паспортов и справок об освобождении, освобожденным следует выдавать специальные удостоверения о работе на данном строительстве, а паспорта и справки выдавать бывшим заключенным лишь по истечении неотбытого срока наказания».

Заключенные из числа 2000 человек направлялись на новое строительство из Нижнеамурского и Сиблага, УМВД Приморского, Красноярского и Хабаровского краев, УМВД Амурской, Иркутской, Читинской областей и МВД Бурят-Монгольской АССР.

В объявленных приказом МВД СССР № 00581 от 18 сентября 1950 г. «Основных технических условиях на проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино на Сахалине с тоннельным переходом и паромной переправой через Татарский пролив» было записано, что «паромная железнодорожная переправа через Татарский пролив проектируется и строится южнее тоннеля не менее чем на 10 километров».

Постановление СМ СССР № 1083-545сс от 4 апреля 1951 г. обязывало МВД СССР в 1951 г.:

подготовить 200 км земляного полотна под укладку рельсов;

уложить 150 км рельсов, из них 120 км главного пути;

построить 300 км временных автомобильных дорог вдоль трассы строящейся железной дороги;

выполнить земляные работы по устройству подхода к паромной переправе на западном берегу Татарского пролива и работы по устройству ряжевых причалов;

построить для нужд строительства ремонтно-механические предприятия, предприятия по производству местных строительных материалов, жилые и коммунально-бытовые здания;

завезти в 1951 г. на остров Сахалин для строительства паромной переправы через Татарский пролив рабочую силу, а также материально-технические ресурсы в количестве, обеспечивающем производство строительных работ до начала навигации 1952 г.

МВД СССР было также обязано завезти на остров Сахалин из Монгольской Народной Республики 500 лошадей, освобождающихся на строительстве № 505.

На основании постановления СМ СССР № 1129-566сс от 6 апреля 1951 г. МВД СССР было обязано освободить из ИТЛ и ИТК МВД и направить для работы по вольному найму на строительство № 6 МПС 6000 заключенных, закрепив их на этих работах до истечения срока наказания. Приказом МВД СССР № 0318 от 14 мая



1951 г. начальнику Нижнеамурлага МВД было поручено обеспечить прием и переправку завозимого контингента строительству № 6 МПС на мыс Лазарева.

Постановлением СМ СССР № 4761-1888сс от 11 ноября 1952 г. «в целях ускорения строительства тоннельного перехода через Татарский пролив на железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино» возведение этого объекта было возложено на МВД СССР. МПС было обязано передать МВД СССР строительную организацию № 6 со всем штатом рабочих, инженерно-технических работников, служащих и военнослужащих, имуществом, оборудованием, транспортными средствами и другими материальными ценностями и всеми возведенными жилими, административными, культурно-бытовыми и производственными сооружениями.

Во исполнение постановления СМ СССР приказом МВД СССР № 00903 от 14 ноября 1952 г. при строительстве № 6 был организован исправительно-трудовой лагерь с включением строительства и лагеря в состав ГУЛЖДС МВД СССР. Начальником управления ИТЛ и строительства № 6 МВД был назначен Н.А. Ермолаев, а заместителем начальника и главным инженером Л.П. Дьяконов.

МВД СССР было обязано закончить строительство тоннельного перехода под Татарским проливом общей протяженностью 12,9 км на ж.-д. линии Комсомольск — Победино в 1955 г., как это было предусмотрено постановлением Правительства от 5 мая 1950 г.

По состоянию на 1 января 1951 г. в Нижнеамурлаге МВД значилось 30 442 заключенных, на 1 января 1952 г. — 32 998, на 1 января 1953 г. — 30 689.

По состоянию на 1 января 1951 г. в ИТЛ и строительстве № 506 (Сахалинская область) значилось 3761 заключенных, на 1 января 1952 г. — 12 533, на 1 января 1953 г. — 14 165.

По состоянию на 1 января 1951 г. в ИТЛ и строительстве № 507 (село Софийское Хабаровского края) значилось 3814 заключенных, на 1 января 1952 г. — 11 207, на 1 января 1953 г. — 13 030.

После смерти И.В. Сталина в 1953 г. на основании постановления СМ СССР № 895-383сс «Об изменении строительной программы 1953 года» от 25 марта 1953 г. строительство железной дороги Комсомольск — Победино и тоннельного перехода под Татарским проливом было прекращено «как не вызывавшееся неотложными нуждами народного хозяйства».

В акте от 1 апреля 1953 г. по передаче ГУЛЖДС из МВД в МПС СССР говорилось:

1) ж.д. Комсомольск — мыс Лазарева: строительство начато на основании постановления СМ СССР № 1795-702сс от 05.05.50; работа была возложена на Нижнеамурлаг; сметная стоимость строительства — 918 млн рублей, протяженность — 457 км; на 1 января 1953 г. освоено капиталовложений в размере 249,4 млн рублей;

2) ж.-д. паромная переправа через Татарский пролив: работа по строительству была возложена на управление строительства № 507; сметная стоимость была утверждена в сумме 526,75 млн рублей (без стоимости паромов); на 1 января 1953 г. было освоено капиталовложений на сумму 121,3 млн рублей;

3) тоннель под Татарским проливом: срок ввода в эксплуатацию — 1955 г.; работа была возложена на управление строительства № 6; длина тоннеля — 12,9 км; сметная стоимость строительства — 2830 млн рублей; по состоянию на 1 января 1953 г. освоено капиталовложений в размере 465,5 млн рублей;

4) ж.д. Погиби — Победино: работа была возложена на строительное управления № 508; сметная стоимость — 723,78 млн рублей; протяженность — 327 км; на 1 января 1953 г. капвложений было освоено на сумму 225 млн рублей.

Наличие рабочей силы и ее фактическая потребность:

Нижеамурстрой: в наличии 24 000 человек; требуется 29 000 человек;

строительство № 506: в наличии 11 600 человек; требуется 17 000 человек;

строительство № 507: в наличии 10 700 человек; требуется 15 000 человек.

строительство № 6: в наличии 9100 человек; требуется 19 000 человек.

## ДОКУМЕНТЫ

№ 111

**СОПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО Л.П. БЕРИИ НА ИМЯ И.В. СТАЛИНА  
И Н.А. БУЛГАНИНА С ПРОЕКТОМ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР  
О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КОМСОМОЛЬСК — ПОБЕДИНО  
НА САХАЛИНЕ, ТОННЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА И ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ  
ЧЕРЕЗ ТАТАРСКИЙ ПРОЛИВ**

*13 апреля 1950 г.*

*Сов. секретно*

Посылаю на рассмотрение Президиума Совета Министров СССР переработанный в соответствии с указанием товарища Сталина И.В. проект Постановления Совета Министров СССР о строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив.

В проект Постановления внесены следующие изменения:

Пропускная способность железной дороги Комсомольск — Победино увеличена до 24 пар поездов в сутки вместо ранее предполагавшихся 12 пар поездов в сутки.

Открытие сквозного временного движения на всем протяжении дороги на 9 пар поездов в сутки предусматривается в 1953 году, одновременно с открытием временного движения по железной дороге.

Паромная переправа через Татарский пролив будет закончена строительством в 1953 году, одновременно с открытием временного движения по железной дороге.

К этому же сроку Министерство судостроительной промышленности обязывается построить 2 морских парома ледокольного типа для железнодорожной переправы.

Паромная переправа намечается строительством несколько южнее трассы тоннеля с учетом гидрографических и ледовых условий пролива.

Тоннель под Татарским проливом проектируется на пропускную способность 24 пары поездов в сутки. К строительству тоннеля Министерство путей сообщения должно приступить в 1950 году с окончанием всех работ по тоннелю в 1955 году. Министерству путей сообщения дается задание проектировать и строить тоннель без вентиляционных шахт по трассе тоннеля, обеспечив вентиляцию тоннеля при его эксплуатации через входные порталы. В связи с этим предусматривается установка в тоннеле влагоустойчивого оборудования и аппаратуры.

Одновременно предусматривается строительство в стороне от тоннеля ложных ориентиров трассы тоннеля.

Электростанция для питания тоннеля будет строиться в скрытом месте на расстоянии не ближе 50—60 км. от тоннеля.

Для усиления пропускной способности паромной переправы через Амур у г. Комсомольска Министерство судостроительной промышленности обязывается построить дополнительно два судоходных парома, один из них — к навигации 1952 года и второй — к навигации 1953 года.

Настоящий проект Постановления одновременно представлен товарищу Сталину И.В.

*Л. БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 81а. Д. 7691. Л. 43—44. Подлинник.

#### № 112

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР № 1795-702сс «О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ КОМСОМОЛЬСК — ПОБЕДИНО НА САХАЛИНЕ, ТОННЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА И ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ ЧЕРЕЗ ТАТАРСКИЙ ПРОЛИВ»

*5 мая 1950 г.*

*Сов. секретно*

В целях соединения железных дорог Южного Сахалина с общей сетью дорог СССР, Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Считать необходимым построить в течение 1951—1955 г.г. железную дорогу от Комсомольска-на-Амуре через Татарский пролив до Победино на Южном Сахалине, тоннель под Татарским проливом в районе мыса Лазарева — Погиби и паромно-ледокольную железнодорожную переправу через Татарский пролив южнее тоннельного перехода, с одновременным увеличением пропускной способности паромной переправы через р. Амур в Комсомольске-на-Амуре.

Возложить:

проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы через Татарский пролив на Министерство внутренних дел СССР;

проектирование и строительство тоннеля под Татарским проливом — на Министерство путей сообщения;

проектирование и строительство самоходных паромов для железнодорожной паромной переправы через Татарский пролив и для паромной переправы через р. Амур в Комсомольске-на-Амуре — на Министерство судостроительной промышленности.

2. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Министерство путей сообщения (т. Бешева):

а) проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино производить на пропускную способность 24 пары поездов в сутки, обеспечив открытие временного движения поездов в 1953 году на 9 пар поездов в сутки и окончание работ в 1955 году на 24 пары поездов в сутки;

б) обеспечить открытие сквозного железнодорожного движения до Победино посредством паромной переправы через Татарский пролив одновременно с железной дорогой — в 1953 году;

в) обеспечить проектирование и строительство тоннеля под Татарским проливом и железнодорожных подходов к нему на пропускную способность 24 пары поездов в сутки с окончанием работы в 1955 году.

3. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) для обеспечения проектирования и строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы через Татарский пролив провести следующие мероприятия:

а) возложить на ГУЛЖДС и Желдорпроект Министерства внутренних дел СССР (т. Гвоздевского и Червякова) изыскания, проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и осуществить по следующим направлениям: Комсомольск-на-Амуре вдоль правого его берега — мыс Лазарева — Погиби (на острове Сахалин) — по долине реки Тымь — ДЕРЕБИНСКОЕ — Победино с веткой от ДЕРЕБИНСКОЕ на Александровск;

б) приступить немедленно к изысканию и проектированию железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и начать в 1950 году подготовительные работы по строительству этой дороги с двух сторон — от Комсомольска-на-Амуре и от Победино на Сахалин;

в) приступить немедленно к изысканию, проектированию и проведению подготовительных работ по строительству паромной железнодорожной переправы через Татарский пролив; трассу паромной переправы расположить южнее тоннельного перехода с учетом наиболее благоприятных гидрографических условий и ледового режима;

г) возложить непосредственное выполнение работ по строительству участка железной дороги Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева на Нижнеамурлаг Министерства внутренних дел СССР, соответственно усилив его кадрами и ресурсами;

д) организовать на острове Сахалин строительство № 506 и исправительно-трудовой лагерь Министерства внутренних дел СССР для строительства железнодорожной линии Погиби — Победино;

е) организовать строительство № 507 и исправительно-трудовой лагерь Министерства внутренних дел СССР для непосредственного выполнения строительства паромной переправы через Татарский пролив и Приморскую проектно-изыскательскую экспедицию для выполнения проектно-изыскательских работ по паромной переправе;

ж) направить в 1950—1951 гг. на строительство указанной железной дороги и паромной переправы людские и материальные ресурсы строительства № 505 Министерства внутренних дел СССР в связи с полным окончанием в 1951 году строительства железной дороги Наушки — Улан Батор;

з) в целях удешевления строительства, разработать совместно с Министерством путей сообщения и представить в месячный срок в Совет Министров СССР на утверждение облегченные технические условия на проектирование и строительство железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, предусмотрев максимальное использование местных строительных материалов для всех сооружений, минимальные объемы работ и простейшие типы сооружений и зданий, строитель-

ство (на первые годы эксплуатации) служебных, жилых и коммунально-бытовых зданий в размере 50% от действующих норм;

и) организовать строительные работы с широким применением временных высокопроизводительных механизмов (бульдозеров, скреперов, экскаваторов, путеукладчиков, компрессоров, баластеров, передвижных кранов, думпкаров и больших грузных автосамосвалов).

#### 4. Назначить:

начальником строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева — т. Орловского И.И., главным инженером строительства Замахаева А.П.; начальником строительства железной дороги Погиби — Победино — Потемкина Н.Ф.; главным инженером строительства — т. Пильнер Н.К.; начальником строительства паромной переправы через Татарский пролив — т. Арайс Я.Ф. и начальником Приморской проектно-изыскательской экспедиции по проектированию паромной переправы — т. Зализняк В.В.

#### 5. Обязать Министерство путей сообщения (т. Бещева):

а) немедленно приступить к проектированию и проведению подготовительных работ по строительству тоннельного перехода под Татарским проливом, обеспечив окончание строительства тоннеля в 1955 году;

б) возложить проектирование строительства тоннеля под Татарским проливом в районе мыса Лазарева — Погиби на Главтоннельметрострой и Метропроект (т.т. Самодурова, Кабанова);

в) организовать проектно-изыскательскую экспедицию Метропроекта (с выездом экспедиции в район строительства) для непосредственного выполнения изысканий и проектирования тоннельного перехода под Татарским проливом;

г) для строительства указанного тоннеля организовать строительное управление № 6 Министерства, укомплектовав необходимым количеством руководящего, инженерно-технического и административного персонала;

д) организовать в составе Главтоннельметростроя производственно-технический отдел и конструкторское бюро по проектированию специальных механизмов по строительству тоннеля под Татарским проливом;

е) при проведении проектно-изыскательских работ по строительству указанного тоннеля предусмотреть:

эксплуатацию тоннельного железнодорожного участка с подходами, электрической тягой, исключив при этом строительство приточно-вытяжных вентиляционных шахт как в проливе, так и на берегу;

вентиляцию тоннеля специальными устройствами с порталов и установку влагоустойчивой аппаратуры и оборудования;

электростанцию для питания электроэнергией тоннеля и электрифицированного участка железной дороги, расположив ее скрытно на расстоянии не ближе 50—60 км. от трассы тоннеля.

Для маскировки трассы тоннеля построить на расстоянии 40—50 км. в сторону от тоннеля ложные ориентиры тоннеля.

#### 6. Назначить:

начальником строительства № 6 Министерства путей сообщения т. Ермолаева Н.А., главным инженером строительства т. Дьяконова Л.П.;

начальником проектно-изыскательской экспедиции Метропроекта по проектированию тоннеля т. Ленина В.М.

7. Обязать начальника строительства № 507 МВД СССР т. Арайс и начальника Приморской проектно-изыскательской экспедиции Желдорпроекта МВД СССР т. Зализняк обеспечить проведение необходимых изысканий и исследований гидрографических условий и ледового режима в Татарском проливе, а также сбор других данных, нужных для составления тактико-технического задания на проектирование морского железнодорожного парома ледокольного типа.

В связи с этим включить в состав Приморской экспедиции Желдорпроекта МВД СССР: от Гидропроекта МВД СССР — т. Российского и т. Щербина, от Союзморпроекта Министерства морского флота — главного инженера Дальморпроекта т. Колокольцева, от Центровоенморпроекта Военно-Морского министерства — начальника Владивостокского отделения т. Афанасенко, от Государственного океанографического института т. Назарова, от Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР — начальника отдела т. Попова, от Министерства судостроительной промышленности — главного инженера ЦКБ-51 т. Андриутин и заместителя главного конструктора СКВ-194 т. Пафомова.

Всему составу экспедиции немедленно выехать в район изысканий паромной переправы и на основе обследований и полученных данных разработать и в двухмесячный срок представить в МВД СССР тактико-техническое задание на строительство парома.

8. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Министерство путей сообщения (т. Бешева) по согласованию с Министерством судостроительной промышленности не позже 1 августа 1950 года утвердить и передать Министерству судостроительной промышленности тактико-техническое задание на проектирование морского железнодорожного парома ледокольного типа, вмещающего железнодорожный состав весом до 1500 тонн, для обеспечения железнодорожной переправы через Татарский пролив.

9. Обязать Министерство судостроительной промышленности (т. Малышева):

а) построить к навигации 1953 года два морских железнодорожных парома ледокольного типа в соответствии с тактико-техническим заданием Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения для железнодорожной паромной переправы через Татарский пролив;

б) построить для Министерства путей сообщения на Комсомольском заводе два самоходных парома по проекту № 723-бис для железнодорожной паромной переправы через реку Амур в городе Комсомольске-на-Амуре, из них один к началу навигации 1952 года и второй к началу навигации 1953 года;

в) в трехмесячный срок после получения от Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения тактико-технического задания на строительство железнодорожного морского парома ледокольного типа разработать эскизный проект этого парома и представить на утверждение в Совет Министров СССР;

г) представить в двухнедельный срок в Совет Министров СССР предложения о мероприятиях по обеспечению проектирования и постройки паромов для железнодорожной переправы через Татарский пролив и реку Амур.

10. Обязать Военно-Морское министерство (т. Юмашева), Министерство морского флота (т. Новикова), Министерство судостроительной промышленности (т. Малышева), Главсевморпути при Совете Министров СССР (т. Кузнецова) и Главное управление гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР (т. Шулейкина):

а) командировать специалистов, перечисленных в п. 7 настоящего Постановления, для работы в составе Приморской экспедиции Желдорпроекта МВД СССР по изысканиям строительства паромной железнодорожной переправы через Татарский пролив для разработки тактико-технического задания на проектирование парома;

б) передать Приморской экспедиции Желдорпроекта МВД СССР имеющиеся в проектно-изыскательских и научно-исследовательских организациях гидрологические, геологические и другие материалы, относящиеся к району железнодорожного перехода через Татарский пролив.

11. Обязать Военно-Морское министерство выполнить силами Гидрографического отдела Тихоокеанского Военно-морского флота необходимые для проектирования железнодорожной паромной переправы гидрографические и промерные работы в районе перехода через Татарский пролив.

12. Обязать Министерство внутренних дел СССР провести работы по усилению пропускной способности на участке Комсомольск-на-Амуре — ст. Селихин (52 км. железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань) до 18 пар поездов.

13. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Министерство путей сообщения (т. Бещева) представить в двухдневный срок в Госснаб СССР заявки на материальные ресурсы, оборудование, транспорт, горючее и топливо, необходимые для проведения проектно-изыскательских работ, подготовительных работ по строительству железной дороги, тоннеля и железнодорожного парома через Татарский пролив в 1950 году, предусмотрев необходимый завод материальных ресурсов в районы строительства на межнавигационный период 1950—1951 г.г.

Госснабу СССР (т. Кагановичу) рассмотреть в декадный срок заявки Министерства внутренних дел и Министерства путей сообщения СССР и представить в Совет Министров СССР предложения о выделении необходимых материалов.

14. Утвердить прилагаемые мероприятия по организации проектирования и строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, железнодорожного парома и тоннельного перехода под Татарским проливом.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН*  
*Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

Приложение к постановлению Совета Министров СССР от 5 мая 1950 г.  
№ 1795-702сс

Мероприятия по организации проектирования и строительства  
железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннельного перехода  
и паромной переправы через Татарский пролив

1. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова):

а) организовать в системе Желдорпроекта ГУЛЖДС Министерства внутренних дел СССР Амурскую проектно-изыскательскую экспедицию по изысканию и проектированию железной дороги на участке Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева.

Назначить начальником Амурской экспедиции т. Маккавеева Н.И.;

б) обеспечить представление на утверждение в Совет Министров СССР основных показателей:

технических проектов и генеральных смет строительства железнодорожных участков Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева и Погиби — Победино (без составления проектного задания) к 1 декабря 1951 г.;

проектного задания на строительство железнодорожной переправы через Татарский пролив к 1 декабря 1950 г. и технического проекта переправы и сметы к 1 сентября 1951 г.;

в) обеспечить выдачу рабочих чертежей на строительство отдельных участков и сооружений указанной железной дороги и паромной переправы в сроки в соответствии с графиками строительных работ;

г) по договору с Министерством путей сообщения произвести работы по строительству жилых, служебно-производственных зданий электростанций для строительства тоннеля под Татарским проливом;

Главтоннельметрострою передавать Министерству внутренних дел СССР фонды на материальные ресурсы, специально выделяемые для указанных целей.

2. Обязать Министерство путей сообщения (т. Бешева):

а) обеспечить представление в Совет Министров СССР проектного задания по строительству тоннеля под Татарским проливом к 1 августа 1951 г. и технического проекта и сметы к 15 декабря 1951 г.;

б) произвести по договору с Министерством внутренних дел СССР проектирование, составление технического проекта и сметы на строительство железной дороги Погиби — Победино с железнодорожной веткой Деревинское — Александровск, а также проектирование электрификации тоннельного участка железной дороги в районе Татарского пролива в сроки, установленные настоящим Постановлением;

в) организовать для выполнения указанных проектных работ Сахалинскую проектно-изыскательскую экспедицию Союзтранспоекта Министерства путей сообщения.

Назначить начальником Сахалинской проектно-изыскательской экспедиции Союзтранспоекта Министерства путей сообщения т. Щербакова А.Ф., главным инженером экспедиции т. Кузюто В.И.

3. Разрешить Министерству внутренних дел СССР и Министерству путей сообщения производить работы по строительству железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы через Татарский пролив до утверждения технического проекта и смет по рабочим чертежам на отдельные участки, объекты и сооружения.

Обязать Промбанк оплачивать работы по проектированию и строительству железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля под Татарским проливом и паромной переправы через этот пролив до утверждения технических проектов и смет по единичным расценкам, составленным управлениями строительств, согласованным с Промбанком и утверждаемым Министерством внутренних дел СССР по строительству железной дороги и паромной переправы и Министерством путей сообщения по строительству тоннеля, и рабочим чертежам на отдельные участки дороги и отдельные сооружения, утверждаемые начальниками строительств.



4. Обязать Министерство финансов СССР (т. Зверева):

а) выделить Министерству внутренних дел СССР на проектно-изыскательские и подготовительные работы в 1950 году:

по строительству железной дороги Комсомольск-на-Амуре — мыс Лазарева — 60 млн рублей, в том числе на проектно-изыскательские работы — 30 млн рублей;

по строительству железной дороги Погиби — Победино — 40 млн рублей, в том числе на проектно-изыскательские работы — 20 млн рублей; по строительству паромной переправы через Татарский пролив 40 млн рублей, в том числе на проектно-изыскательские работы — 20 млн рублей, включая оплату Министерству судостроительной промышленности работ по проектированию паромов;

ГУЛЖДС Министерства внутренних дел СССР на пополнение оборотных средств — 35 млн рублей.

Указанные дополнительные затраты в сумме 175 млн рублей профинансировать за счет уменьшения ассигнований из бюджета, предусмотренных Министерству внутренних дел СССР на прирост оборотных средств, производственной деятельности на 1950 год;

б) выделить Министерству путей сообщения на строительство тоннеля под Татарским проливом — 50 млн рублей, в том числе на проектно-изыскательские работы — 10 млн рублей и на пополнение оборотных средств Главтоннельметростроя — 10 млн рублей, за счет общей суммы ассигнований на капиталовложения для Министерства на 1950 год, без изменения объемов работ по отдельным стройкам.

5. Распространить на всех работников, занятых на строительстве железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы, ставки заработной платы и должностные оклады, утвержденные постановлением ГОКО от 30 августа 1945 г. № 9936 для соответствующих категорий работников строительства Байкало-Амурской магистрали.

Сохранить за работниками, переведенными для работы на строительстве указанных объектов, получаемые ими надбавки за выслугу лет во время работы на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Распространить на работников, занятых на строительстве железной дороги на острове Сахалине и паромной переправы через Татарский пролив, льготы, установленные Постановлением Совнаркома СССР от 2 февраля 1946 г. № 263.

6. Разрешить Министерству внутренних дел СССР увеличить штаты ГУЛЖДС Министерства внутренних дел СССР на 15 единиц и управления Желдорпроекта Министерства внутренних дел СССР на 25 единиц сверх утвержденных штатов Министерства внутренних дел СССР.

7. Разрешить Министерству путей сообщения увеличить штат Метростроя на 25 единиц.

8. Распространить на всех работников, занятых на строительстве тоннеля под Татарским проливом, действующие ставки заработной платы, коэффициенты и льготы, установленные Постановлением Совета Министров СССР от 14 апреля 1948 года № 1190-446 для соответствующих категорий работников строительства № 503 Министерства внутренних дел СССР.

Установить начальнику строительства тоннеля под Татарским проливом и главному инженеру этого строительства должностные оклады по 6000 рублей в месяц каждому.

9. Распространить на работников проектно-изыскательских экспедиций Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения, занятых на работах по изысканию и проектированию железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы на Татарском проливе, на период изысканий и составления проекта в сроки, установленные настоящим Постановлением, условия оплаты труда и льготы, установленные Постановлением Совета Министров СССР от 4 февраля 1947 г. № 228-104 для соответствующих категорий работников Северной экспедиции Министерства внутренних дел СССР.

10. Распространить на всех работников проектно-изыскательских организаций Желдорпроекта Министерства внутренних дел СССР и на вольнонаемных работников, занятых на строительстве и эксплуатации железных дорог Министерства внутренних дел СССР, права и льготы, установленные Постановлением Совета Министров СССР от 24 июля 1949 года № 3184 для соответствующих категорий работников железнодорожного транспорта.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 апреля 1950 г. «О распространении Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 сентября 1943 г. на работников железнодорожного транспорта Министерства внутренних дел СССР» разрешить Министерству внутренних дел СССР присваивать работникам железнодорожного транспорта Министерства персональные звания в соответствии с Постановлением Совнаркома СССР от 4 сентября 1943 г. № 951.

11. Обязать Госплан СССР предусмотреть в плане капитальных работ на 1951—1952 гг. Министерству внутренних дел СССР необходимые капиталовложения на строительство предприятий по производству строительных деталей, конструкций и местных строительных материалов, а также ремонтно-механических предприятий для обеспечения строительства железных дорог на Дальнем Востоке.

12. Обязать Госплан СССР (т. Ключкова) совместно с Госнабмом СССР и Министерством внутренних дел СССР, Министерством путей сообщения и Министерством электростанций разработать и представить в месячный срок в Совет Министров СССР на утверждение предложения по обеспечению электроэнергией строительства и эксплуатации тоннеля под Татарским проливом и тоннельного железнодорожного участка.

13. Обязать Госнаб СССР (т. Кагановича) предусматривать в планах:

а) отдельной строкой выделение фондов на материалы для строительства тоннеля под Татарским проливом на все время строительства сверх фондов Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения;

б) выделение Министерству внутренних дел СССР фондов на металл и строительные материалы для строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино по нормам, установленным для Министерства путей сообщения, а для паромной переправы по нормам для гидротехнических сооружений.

14. Обязать Министерство нефтяной промышленности (т. Байбакова):

а) произвести в мае — июне 1950 года разведочное бурение для определения геологического строения по трассе тоннеля в створе мыс Лазарева — Погиби (Татарский пролив) на протяжении 12 км. с расположением скважин через каждые 400 метров, глубиной 70 — 80 метров от дна пролива, для чего направить из Охи буровые станки на автомобильном ходу;

б) изготовить и передать в 1950 году Министерству путей сообщения для строительства тоннеля под Татарским проливом 4 автомобильных буровых станка

и Министерству внутренних дел СССР для строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы 4 станка на автомашинах.

15. Обязать Госплан СССР (т. Сабурова) предусмотреть в планах направлении Главтоннельмострострою Министерства путей сообщения в 1951 и 1952 г.г. по 200 инженеров горных специальностей для работы на строительстве тоннеля под Татарским проливом.

16. Обязать Министерство высшего образования СССР по согласованию с Госпланом СССР направить Министерству внутренних дел СССР за счет перераспределения из числа оканчивающих в 1950 году вузы и техникумы для работы на строительстве железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино и паромной переправы на Татарском проливе 100 инженеров и 200 техников по специальностям, согласно заявке Министерства внутренних дел СССР.

17. Разрешить Министерству путей сообщения отозвать из министерств и ведомств для работы на строительстве железнодорожного тоннеля под Татарским проливом работников, ранее работавших на строительстве тоннеля под рекой Амур и изъявивших желание перейти на работу по строительству указанного тоннеля.

18. Разрешить Министерству внутренних дел СССР по согласованию с Прокуратурой СССР освободить через Особое совещание Министерства внутренних дел СССР из исправительно-трудовых лагерей и колоний Министерства внутренних дел СССР в 1950 году и направить Министерству путей сообщения для работ на строительстве тоннеля под Татарским проливом 8000 заключенных (за исключением осужденных за бандитизм, разбой, умышленное убийство, воров-рецидивистов и лиц, осужденных к каторжным работам, а также за исключением подлежащих содержанию в особых лагерях Министерства внутренних дел СССР), закрепив их на этих работах до конца истечения срока, назначенного для отбытия наказания.

19. Распространить на заключенных, занятых на строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы Татарского пролива, зачеты рабочих дней, установленные Постановлением Совета Министров СССР от 22 мая 1948 года № 1723-688 для лагерей Дальстроя.

20. Обязать Государственную штатную комиссию при Совете Министров СССР в декадный срок рассмотреть и утвердить штатные расписания:

а) проектно-изыскательских экспедиций (Метропроекта и Сахалинской), производственно-технического отдела и конструкторского бюро — Главтоннельмостростроя сверх штатных контингентов Министерства путей сообщения и строительного управления № 6 по строительству тоннеля;

б) Амурской и Приморской проектно-изыскательских экспедиций и аппарата Желдорпроекта Министерства внутренних дел СССР.

21. Обязать Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии (т. Юдина) изготовить в течение 1951—1953 г.г. по заказам Министерства внутренних дел СССР металлические пролетные строения для строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино.

22. Обязать Министерство лесного хозяйства СССР (т. Бовина) закрепить за Министерством внутренних дел СССР по его заявкам лесосырьевые базы в 25-километровой полосе по обе стороны строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино на все время строительства с правом ведения выборочной и приисковой рубки.

23. Освободить от призыва в Советскую Армию на период строительства всех инженеров и техников, занятых на строительстве железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы на Татарском проливе.

24. Обязать Военное министерство СССР (т. Василевского):

а) выделить в 1950 году Главтоннель-Метрострою два саперных батальона для производства работ по строительству тоннеля под Татарским проливом до конца строительства;

б) призвать и направить Министерству внутренних дел СССР во втором квартале 1950 года для прохождения службы в военизированной охране лагерей по строительству железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы на Татарском проливе 3000 военнообязанных граждан 1929 года рождения из числа годных к нестроевой службе в Советской Армии.

25. Увеличить для автотранспорта, работающего на строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы на Татарском проливе, нормы расхода горючего на 20%.

Разрешить Министерству внутренних дел СССР и Министерству путей сообщения содержать на указанных строительствах по 5 легковых автомашин с безлимитным расходом горючего.

26. Обязать Министерство судостроительной промышленности поставить МВД СССР в 1950 году для строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино 5 катеров типа ПМ-351 и 8 катеров типа БМК-90.

Госснабу СССР в десятидневный срок представить в Совет Министров СССР предложения об источниках выделения указанных катеров.

27. Обязать Министерство морского флота (т. Новикова) и Министерство речного флота (т. Шашкова) передать соответственно в 1950 году на время производства работ по строительству тоннеля под Татарским проливом Министерству путей сообщения 5 катеров мореходных, 3 самоходных морских баржи, 2 катера речных и Министерству внутренних дел СССР для работ по строительству паромной переправы на указанном проливе 2 катера мореходных и 2 баржи.

28. Обязать Министерство речного флота (т. Шашкова) и Министерство морского флота (т. Новикова) обеспечивать перевозки в 1950 году грузов и людей строительств железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля под Татарским проливом и паромной переправы на Татарском проливе по реке Амур, озеру Кизы и Татарскому проливу по заявкам МВД СССР и Министерства путей сообщения, обеспечивая разгрузку на Татарском проливе рейдовым флотом.

29. Обязать Главное управление Гражданского воздушного флота передать в распоряжение Министерства путей сообщения на арендных началах для строительства тоннеля под Татарским проливом два самолета ЛИ-2 и два самолета ЯК-12 с летным составом на весь период строительства.

30. Обязать Госплан СССР (т. Сабурова) предусмотреть размещение заказов Главтоннельметростроя Министерства путей сообщения на тюбинге механизированные щиты и кессонные аппараты в соответствии со сроками строительства тоннельного перехода под Татарским проливом.

31. Обязать Министерство геологии выделить в 1950 году Министерству внутренних дел СССР для строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино:

Буровых агрегатов БС-16 (облегченных) — 10 комплектов

То же БС — 2—5 комплектов

Полевых гидрохимических лабораторий — 20 штук

Полевых фунтовых лабораторий — 20 штук

32. Разрешить Министерству внутренних дел СССР закупить в 1950 г. для строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино 1900 лошадей и Министерству путей сообщения для строительства тоннеля под Татарским проливом — 100 лошадей в колхозах Казахской ССР. Закупку произвести с согласия общего собрания колхозников по ценам взаимно согласованным.

33. Обязать Министерство связи, Министерство электропромышленности, Министерство металлургической промышленности, Министерство химической промышленности, Министерство автомобильной и тракторной промышленности, Министерство машиностроения и приборостроения, Министерство заготовок, Министерство сельскохозяйственного машиностроения, Министерство транспортного машиностроения, Министерство путей сообщения, Министерство легкой промышленности СССР, Министерство здравоохранения СССР, Министерство геологии, Министерство промышленности строительных материалов СССР, Министерство промышленности средств связи, Министерство угольной промышленности, Совет министров РСФСР, Главгидрометеослужбу при Совете Министров СССР рассмотреть в месячный срок заявки Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения, выделить на 1952 год требующиеся для строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннеля и паромной переправы на Татарском проливе планируемые материалы и оборудование согласно Приложению.

Поставку планируемых материалов и оборудования производить сверх выделенных для Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения количеств на 1950 год.

34. Обязать Министерство авиационной промышленности поставить во II квартале 1950 года Министерству внутренних дел СССР для проектирования и строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино 3 самолета Ли-2, 4 самолета Як-12, 6 авиамоторов АШ-62-ИР и 10 авиамоторов М-11-ФР.

35. Обязать Министерство торговли СССР (т. Жаворонкова) организовать на строительстве 6 Главтоннельмостростроя торговлю и общественное питание.

36. Обязать Министерство внешней торговли (т. Меньшикова) поставить в 1950 году Министерству внутренних дел СССР для строительства железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Победино дополнительно к его фондам на 1950 год емкости металлические — 4000 км., запчасти к электростанциям «Феномен» — на 300 тыс. рублей, запчасти к электростанциям «Макларен» — на 200 тыс. рублей, Министерству внутренних дел СССР и Министерству путей сообщения для Главтоннельмостростроя выделить теодолитов «Цейса»: 25 теодолитов «Цейса-5», 150 нивелиров «Цейса», 30 тахометров «Цейса».

37. Обязать Военно-Морское министерство (т. Юмашева) выделить Министерству внутренних дел СССР для производства изыскательских работ на трассе паромной переправы в районе Татарского пролива на период май — июль 1950 года два морских катера с командами (в распоряжение Начальника строительства паромной переправы Министерства внутренних дел СССР).

38. Обязать Министерство внутренних дел СССР (т. Круглова) и Министерство путей сообщения (т. Бешева) представить к 1 октября 1950 г. в Совет Министров СССР проект мероприятий по развертыванию работ на строительстве железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино, тоннельного перехода и паромной переправы на Татарском проливе и по материально-техническому обеспечению этих работ.

*Председатель Совета Министров Союза ССР И. СТАЛИН  
Управляющий делами Совета Министров СССР М. ПОМАЗНЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 81а. Д. 7691. Л. 78—94. Подлинник.

№ 113

**СОПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО МВД СССР НА ИМЯ Л.П. БЕРИИ  
С ПРОЕКТОМ ПОСТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР О МЕРОПРИЯТИЯХ  
ПО РАЗВЕРТЫВАНИЮ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
КОМСОМОЛЬСК — ПОБЕДИНО НА САХАЛИНЕ И ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ  
ЧЕРЕЗ ТАТАРСКИЙ ПРОЛИВ НА 1951 г.**

*27 декабря 1950 г.*

*Сов. секретно*

Во исполнение постановления Совета Министров СССР № 1795-702сс от 5 мая 1950 года «О строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив» Министерство внутренних дел СССР в 1950 году организовало подготовительные работы по обустройству лагерных городков и опорных пунктов вдоль намечаемой трассы, завозу материально-технических ресурсов и людей, устройству дорог и широко развернуло проектно-изыскательские работы.

В соответствии с вышеуказанным постановлением МВД СССР представляет Вам проект постановления Совета Министров СССР «О мероприятиях по развертыванию строительства железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине и паромной переправы через Татарский пролив» на 1951 год.

В основу представляемых на Ваше рассмотрение мероприятий положены следующие сообщения.

По объемам капиталовложений

а) Исходя из общей стоимости строительства железнодорожной линии (без стоимости паромов), определяемой предварительно в сумме 2300—2500 миллионов рублей, и решения Правительства об открытии сквозного движения по всей трассе в 1953 году (на что требуется выполнить до 65% общей сметной стоимости) необходимы следующие объемы капиталовложений по годам: 1951 год — 300 миллионов рублей, 1952 год — 500 миллионов рублей и 1953 год — 650 миллионов рублей, что позволит открыть рабочее движение в 1953 году. В связи с этим необходимо увеличить на 1951 год капиталовложения по этим стройкам и по МВД СССР в целом на 200 миллионов рублей.

б) Основные виды работ, намечаемые в 1951 году по строительству железной дороги, следующие:

укладка главного пути — 130 километров

земляные работы — 3400 тыс. куб. м.

строительство жилых и производственных зданий и сооружений — 620 тыс. куб. м.

устройство автодорог и автолежневки — 350 километров

заготовка леса круглого — 300 тыс. куб. м.

В 1951 году предстоит большая работа по строительству и оборудованию подсобно-вспомогательных предприятий, которые вследствие отдаленности трассы от промышленных центров и жилых поселений будут иметь большое значение для всего хода строительства.

По материально-техническому обеспечению

Исключительно сложные условия доставки оборудования, материалов, запасных частей, горючего и т.п. в район трассы железной дороги требуют от поставщиков аккуратного и точного соблюдения сроков поставки ресурсов, предусмотренных проектом постановления.

Потребность в ресурсах определена исходя из объемов работ, подлежащих выполнению в 1951 году, и частично работ, выполняемых до начала навигации 1952 года.

Основные материально-технические ресурсы, предусмотренные проектом постановления, следующие: металл, строительное оборудование, автомобильный, водный и железнодорожный транспорт, станочное оборудование, электростанции и нефтепродукты.

Кроме того, проект мероприятий предусматривает решение вопросов, связанных с обеспечением выполнения проектно-исследовательских работ, доставкой людей, оборудования и материалов к месту строительства, организацией торговли, обеспечением кадрами, охраной заключенных и др.

Министерство внутренних дел СССР представляет на Ваше решение проект постановления Совета Министров СССР по обеспечению строительства железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине.

*Министр внутренних дел СССР С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 816. Д. 6632. Л. 88—90. Подлинник.

№ 114

**ПИСЬМО Л.П. БЕРИИ В БЮРО ПРЕЗИДИУМА СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР  
О СОСТОЯНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
КОМСОМОЛЬСК — ПОБЕДИНО НА САХАЛИНЕ С ТОННЕЛЕМ  
И ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВой ЧЕРЕЗ ТАТАРСКИЙ ПРОЛИВ**

*1 февраля 1951 г.*

*Сов. секретно*

Сообщаю о состоянии строительства железной дороги Комсомольск-на-Амуре — Победино на Южном Сахалине с тоннелем и паромной переправой через Татарский пролив:

1. Постановлением Совета Министров СССР от 5 мая 1950 года на Министерство внутренних дел СССР возложено строительство железной дороги от Комсомольска до Победино на Южном Сахалине общим протяжением 950 км. с паромной переправой через Татарский пролив.

Прокладка тоннеля под Татарским проливом возложена на Министерство путей сообщения.

Министерство судостроительной промышленности обязано построить два железнодорожных паромов ледокольного типа.

Установлены следующие сроки окончания строительства:

в 1953 году — первой очереди железной дороги с открытием движения на 9 пар поездов в сутки на всем протяжении от Комсомольска до Победино с железнодорожной паромной переправой через Татарский пролив;

в 1955 году — окончание строительства тоннеля и открытие сквозного движения поездов через тоннель под Татарским проливом на 24 пары поездов в сутки.

Министерством внутренних дел СССР в 1950 году проводились проектно-изыскательские и подготовительные работы по строительству железной дороги и паромной переправы.

Для обеспечения начала строительства железной дороги одновременно со стороны Комсомольска и со стороны Победино, а также паромной переправы через Татарский пролив созданы три строительных организации, имеющие в настоящее время: 14 000 рабочих, 400 автомашин, 1240 лошадей, 15 экскаваторов, тракторы и другое строительное оборудование.

Проектными организациями Министерства внутренних дел разработаны основные технические условия на проектирование и строительство железнодорожной магистрали Комсомольск — Победино и проектное задание на строительство паромной переправы.

Министерством судостроительной промышленности разработан и представлен на утверждение Совета Министров СССР эскизный проект морского паромов ледокольного типа.

Министерством путей сообщения в 1950 году проводились проектно-изыскательские работы в районе Татарского пролива для выбора трассы тоннеля. Организовано строительное управление. На стройку направлены два саперных батальона, инженерно-технические работники и необходимые материально-технические ресурсы. Начато строительство жилых, бытовых и складских зданий в районе строительства тоннеля.

2. Народнохозяйственным планом на 1951 год в связи с общим сокращением ассигнований на капитальные работы, произведенным при рассмотрении и утверждении плана, предусмотрено выделение на строительство железной дороги Комсомольск — Победино, паромной переправы и тоннеля только 150 миллионов рублей, из них по Министерству внутренних дел СССР 100 миллионов руб. и по Министерству путей сообщения 50 миллионов рублей. Указанный объем капиталовложений является недостаточным для окончания строительства железной дороги с паромной переправой в 1953 году и с тоннелем в 1955 году.

Для того, чтобы обеспечить необходимый разворот работ по строительству железной дороги, паромной переправы и тоннеля под Татарским проливом и выдержать установленные для строительства этих сооружений Советом Министров СССР сроки, необходимо увеличить на 1951 год капиталовложения как по Министерству внутренних дел СССР, так и по Министерству путей сообщения.

Строительные организации Министерства внутренних дел СССР и Министерства путей сообщения по наличию рабочей силы подготовлены к выполнению



в 1951 году большего объема работ, чем предусмотрено планом капиталовложений на этот год.

В связи с изложенным возникает необходимость увеличить капиталовложения на 1951 год:

Министерству внутренних дел СССР на 200 миллионов рублей строительства железной дороги Комсомольск — Победино и паромной переправы, установив общий объем работ в 300 миллионов рублей;

Министерству путей сообщения на 150 миллионов рублей для строительства тоннеля под Татарским проливом, установив годовой объем работ по этому строительству в 200 миллионов рублей.

Прошу рассмотреть этот вопрос в Бюро Президиума Совета Министров СССР.

Одновременно предложение об увеличении капиталовложений для строительства железной дороги Комсомольск — Победино представлено товарищу Сталину.

*Л.БЕРИЯ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 816. Д. 6672. Л. 92—94. Подлинник.

№ 115

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ ГОССТРОЯ СССР № 422сс ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРОЕКТУ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТОННЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА ПОД ТАТАРСКИМ ПРОЛИВОМ**

*22 ноября 1952 г.*

*Сов. секретно*

Государственный комитет Совета Министров СССР по делам строительства рассмотрел технический проект на строительство тоннельного перехода под Татарским проливом на железнодорожной линии Комсомольск — Победино, представленный Министерством путей сообщения во исполнение Постановлений Совета Министров СССР от 5 мая 1950 г. № 1795-702сс и от 22 декабря 1951 г. № 5291-2294сс.

Согласно технического проекта строительство тоннельного перехода под Татарским проливом предусмотрено осуществить в створе мыс Средний — мыс Погиби.

Тоннель запроектирован однопутным с нормальным железнодорожным габаритом, допускающим обращение всех типов подвижного состава.

Руководящий уклон в тоннеле запроектирован — 18%, при котором обеспечивается заданная для линии Комсомольск — Победино пропускная способность в размере 24 пары поездов в сутки весом 1500 тонн при электрической тяге двумя электровозами ВЛ-22.

Трасса тоннеля на входном и выходном участках по соображениям маскировки оси перехода запроектирована на кривых радиусом 1000 м.

Общая длина тоннеля под Татарским проливом по проекту составляет 12,9 км.

Глубина заложения тоннеля под дном пролива составляет от 30 до 65 м.; наиболее пониженная точка профиля тоннеля расположена на глубине 72,5 м. от поверхности воды в проливе.

На материковой стороне от портала до мыса Среднего трасса тоннеля проходит в скальных изверженных породах — крепких порфиритах, имеющих тектонические трещины, по которым при проходке тоннеля ожидается значительный при-

ток воды. На этом участке воды агрессивны к бетону вследствие большого содержания в них углекислоты.

От мыса Среднего трасса тоннеля проходит под проливом, сначала в разрушенных скальных породах и затем в основной толще подрусловых пород, представленных песками разной крупности, истыми суглинками, супесями, скоплениями крупнообломочного материала изверженных пород и отдельными валунами.

Вся толща подрусловых песчаных отложений водонасыщена и находится под большим гидростатическим давлением. Вода, насыщающая подрусловую толщу грунтов, сильно минерализована и обладает агрессивными свойствами по отношению к металлу и бетону.

Островной участок трассы тоннеля пересекает водоносные пески, пересплавливающиеся суглинками и супесями.

В соответствии с указанными гидрогеологическими условиями на подрусловом и Сахалинском береговом участке тоннельного перехода предусмотрено применение чугунных тьюбингов, защищенных с наружной стороны от воздействия агрессивных вод железобетонным слоем, изготовленным на сульфатостойком цементе. Наружный диаметр тьюбингов обделки принят 8,5 м.

В целях экономии металла кольца тьюбинговой обделки приняты переменной жесткости. В верхней части кольца тьюбинги имеют большую площадь сечения, чем в нижней части, причем число усиленных тьюбингов в кольцах тоннеля изменяется в зависимости от глубины заложения тоннеля. Общая потребность в чугунных тьюбингах для сооружения тоннеля определена техническим проектом в количестве 242 тыс. тонн.

Обделка тоннеля на материковой стороне, на участке проходки в крепких скальных грунтах, проектируется из железобетонных блоков и на рипортальном участке тоннеля — из монолитного бетона.

Общий объем бетонных и железобетонных работ, необходимых для сооружения тоннеля, составляет 236 тыс. куб. м.

Электроснабжение тоннеля запроектировано от строящейся в настоящее время ТЭЦ мощностью 25 тыс. квт., по двум линиям электропередачи 110 кв., через скрытую понизительную подстанцию 110/35/6 кв., располагаемую на материке у мыса Среднего. Для передачи электроэнергии на остров предусмотрена прокладка по тоннелю двух кабелей 35 кв. к понизительной подстанции 35/6 кв.

Для питания электроэнергией водоотливных и вентиляционных устройств и для освещения тоннеля предусмотрено сооружение пяти понизительных подстанций, располагаемых в камерах тоннеля и у островного портала.

Для аварийного питания тоннеля электроэнергией на материке в порталной части тоннеля предусматривается сооружение защищенной резервной дизельной электростанции с четырьмя дизелями мощностью 800 л.с. каждый.

Указанная станция обеспечивает электроэнергией все эксплуатационные нагрузки тоннеля, кроме тяги поездов.

Движение поездов на тоннельном участке, в случае длительного перерыва в подаче электроэнергии от ТЭЦ, может, временно, осуществляться при помощи тепловозной тяги.

Вентиляция тоннеля запроектирована по простейшей схеме проветривания с подачей воздуха в тоннель вслед движущемуся поезду и одновременной вытяж-

кой воздуха через противоположный портал, для чего у каждого из порталов предусмотрено устройство вентиляционной камеры, оборудованной двумя осевыми вентиляторами типа ЦАГИ диаметром 2,5 м.

Для подогрева подаваемого в тоннель воздуха и охлаждения его при выбрасывании из тоннеля (в целях устранения парения) запроектированы теплообменные каналы.

Запроектированная схема вентиляции позволяет обеспечивать однократный обмен воздуха в тоннеле в течение часа — при нормальном режиме работы и в 1,4 раза — при аварийном режиме работы.

Для приема и удаления проникающей в тоннель воды запроектированы постоянные водоотливные устройства, состоящие из водосборных лотков, шести насосных станций с водоприемными резервуарами и напорных трубопроводов. Общая мощность запроектированных насосных станций 1300 куб. м. в час.

Для обеспечения безопасности эксплуатации тоннеля предусмотрены необходимые устройства связи, сигнализации, блокировки и телеуправления.

При разработке технического проекта тоннельного перехода учтены требования Главного управления военных сообщений Генерального штаба Советской Армии о защите тоннеля от воздействия ФАБ 5 тонн.

На значительном протяжении тоннеля указанное требование обеспечивается естественной толщей грунта над проектной отметкой тоннеля.

На островном участке тоннеля, имеющем недостаточную естественную защиту, предусматривается укладка по верху железобетонного тюфяка, а на участках с открытым способом производства работ — усиленная бетонная обделка.

Сложность сооружения тоннеля под Татарским проливом, в основном, связана с большой глубиной заложения, при которой работу по проходке тоннеля в водонасыщенных песках при гидростатическом давлении 6—7 атмосфер производить обычным способом, с присутствием людей в рабочей камере, не представляется возможным.

Учитывая это, работы по проходке тоннеля в подрусловой части тоннельного перехода предусмотрено производить специально сконструированным для указанных условий механизированным щитом, в котором разработка грунта в рабочей камере и удаление его производится гидромеханическим способом.

Щит представляет собой стальной цилиндр длиной 12,00 м. с наружным диаметром 8,85 м. и толщиной стенок 80 мм.

В передней части щита предусмотрено устройство закрытой груди, имеющей приспособления для подмыва грунта, а также для его замораживания в случае необходимости.

Для присмки грунта из забоя за указанной сферической поверхностью устраивается камера, сообщающаяся с забоем отверстиями, перекрываемыми затворами. Продвижение щита в грунте обеспечивается 32 гидравлическими домкратами, создающими общее давление на щит 20 тыс. тонн.

Для проходки тоннеля проектом организации работ предусмотрено устройство четырех вертикальных шахт диаметром 8,5 метров, из которых две расположены на берегах и две в русле пролива: шахта № 2 — на расстоянии 1650 м. от материкового берега и шахта № 3 — на расстоянии 2250 м. от островного берега.

Для связи этих шахт с берегами, а также для производства буровых работ по замораживанию грунта в зоне проходки обломочных пород у материкового берега

щитом обычной конструкции предусмотрено сооружение в проливе двух дамб общей длиной около 4-х километров с объемом каменной наброски 1216 тыс. куб. м.

При указанном расположении русловых шахт расстояние между ними составляет 4200 метров, что определило наибольшее плечо проходки механизированного щита протяжением 2100 метров.

Скорость проходки механизированным щитом специальной конструкции принята 100 пог. м. в месяц и для участка, проходимого методом замораживания щитом обычной конструкции, — 50 пог. м. в месяц.

При указанном числе шахт и принятых скоростях проходку тоннеля намечено осуществить пятью щитами, из которых четыре щита специальной конструкции.

Весь объем работ по строительству тоннеля, согласно представленному графику производства работ, предусмотрено выполнить в течение 6,5 лет начиная со второй половины 1951 года, с производством отдельных видов работ на подрусовом лимитирующем участке тоннеля в следующие сроки:

сооружение дамб и островков в проливе для закладки шахт № 2 и № 3 в течение одного года — с 1 июля 1952 г. по 1-е июля 1953 г.;

проходка шахт № 2 и № 3 с применением замораживания грунтов и монтаж щитов в течение полутора лет — с 1 июля 1953 г. по 1-е января 1955 г.;

проходка подрусового участка из шахт № 2 № 3 щитами специальной конструкции в течение 2-х лет и 3-х месяцев с завершением всех остальных работ к концу 1957 года.

Сметная стоимость строительства тоннельного перехода под Татарским проливом определена генеральной сметой в сумме 2928 млн рублей, в том числе возвратных сумм 227,3 млн рублей. По проектному заданию сметная стоимость была утверждена Постановлением Совета Министров СССР от 22 декабря 1951 года в сумме 2992 млн рублей.

Государственный комитет Совета Министров СССР по делам строительства, рассмотрев технический проект на строительство тоннеля под Татарским проливом на железнодорожной линии Комсомольск — Победино, отмечает, что технический проект составлен в соответствии с утвержденным Советом Министров СССР проектным заданием.

Основные технические решения и конструкции тоннельного перехода, предусмотренные утвержденным проектным заданием, при разработке технического проекта улучшены, в частности, в целях избежания укладки подводных туюфяков на участке, примыкающем к острову, для увеличения защитных свойств тоннеля и для улучшения его маскировки, островной портал тоннеля предусмотрено расположить на большем расстоянии от берега и от оси подрусового участка тоннеля; улучшено конструктивное решение по созданию наружной железобетонной оболочки чугунных тубингов для защиты их от коррозии.

По всей трассе тоннельного перехода произведены дополнительные гидрогеологические изыскания с бурением около 8 тыс. пог. м. скважин, что позволило уточнить глубину заложения и способы проходки отдельных участков тоннельного перехода.

Детально проработана конструкция механизированного щита с закрытой грудью для проходки подрусовой части тоннельного перехода. К экспертизе проекта щита Министерством путей сообщения был привлечен ряд крупных специалистов, в том числе члены-корреспонденты Академии наук СССР Стрелецкий Н.С. и Ци-

тович Н.А., профессора Прокофьев И.П., Давыдов С.С., Жемочкин Б.И. и др., которые дали положительное заключение по предложенной конструкции щита.

Поэтому принятые в проекте основные технические решения и конструкции тоннельного перехода под Татарским проливом возражений со стороны Комитета не вызывают.

По техническому проекту тоннельного перехода имеются отдельные замечания, которые должны быть учтены при дальнейшем проектировании.

Так, конструкцию чугунных тубингов для обделки тоннеля целесообразно принять с прямолинейным очертанием междуреберной поверхности вместо криволинейного очертания, что позволит уменьшить общий вес тубингов на 12,7 тыс. тонн.

Количество запроектированных питающих кабелей от подстанций 100/35/6 кв. и 35/6 должно быть уточнено расчетом по плотности тока с учетом возможности использования для постоянной эксплуатации кабелей, укладываемых на период строительства.

Предусмотренные в проекте заблаговременные минные устройства, рассчитанные на вывод из строя только припортальных участков тоннеля, должны быть согласованы Министерством путей сообщения с Военным министерством.

В каменной дамбе на материковой стороне предусмотрено устройство песчаного ядра, необходимого для обеспечения возможности производства буровых работ для замораживания грунта. С этой целью по оси дамбы проектируется устанавливать деревянные ящики, удерживаемые каркасом, состоящим из четырех рядов свай. По условиям производства работ в проливе указанная конструкция трудно выполнима. В целях облегчения производства работ целесообразно принять конструкцию дамб с применением ряжей, состоящих из трех ячеек, из них две крайние заполняются камнем, а средняя — песком. С наружной стороны ряжей должны быть отсыпаны каменные призмы с откосами 1:2.

В целях предупреждения подмывов островков, являющихся головными сооружениями дамб, необходимо предусмотреть укрепление дна пролива у основания голов дамб каменной отсыпкой слоем 0,5 м, на ширину 15 м.

Размещение сооружений на площадках островков у шахт № 2 и № 3, расположенных в проливе, сделано нерационально, что увеличило объемы работ по каменной отсыпке островков. Необходимо предусмотреть более компактное размещение надшахтных сооружений, уменьшив размеры строительных площадок у шахт № 2 и № 3.

Проект организации производства работ составлен, как указано выше, со сроком окончания строительства в 1957 году, что противоречит Постановлениям Совета Министров СССР от 5 мая 1950 г. № 1795-702сс и от 11 ноября 1952 г. № 4767-1888сс, которыми срок окончания строительства тоннельного перехода под Татарским проливом установлен в 1955 году.

В связи с этим необходимо доработать проект организации производства работ, предусмотрев осуществление строительства в установленный Правительством срок.

При рассмотрении представленной генеральной сметы на сооружение тоннеля установлена возможность снижения сметной стоимости на 252 млн рублей, в основном за счет уточнения объемов и единичной стоимости работ, а также за счет сокращения нелимитированных и других расходов. Однако в связи с тем, что

сокращение предусмотренного в проекте срока строительства тоннельного перехода на два года может вызвать дополнительные затраты, целесообразно сметную стоимость строительства уточнить после доработки проекта организации производства работ.

На основании выше изложенного Государственный комитет Совета Министров СССР по делам строительства считает возможным рекомендовать к утверждению представленный Министерством путей сообщения технический проект на строительство тоннельного перехода под Татарским проливом на железнодорожной линии Комсомольск — Победино с расположением трассы перехода по направлению мыс Средний — мыс Погиби, с тоннелем длиной 12,9 км, рассчитанным на пропускную способность в размере 24 пары поездов в сутки весом 1500 тонн при электрической тяге двумя электровозами типа ВЛ-22.

Необходимо обязать Министерство путей сообщения с участием Министерства внутренних дел СССР:

а) в месячный срок доработать проект организации производства работ по строительству тоннельного перехода под Татарским проливом, предусмотрев осуществление указанного строительства в установленный Правительством срок;

б) уточнить сметную стоимость строительства тоннельного перехода и представить ее на утверждение Совета Министров СССР.

Проект Постановления Совета Министров СССР об утверждении технического проекта прилагается.

*Председатель Государственного комитета Совета Министров СССР  
по делам строительства К. СОКОЛОВ*

---

## Глава 3

# ДОБЫЧА ЗОЛОТА НА КОЛЫМЕ

### ДАЛЬСТРОЙ (1931—1953)

20 августа 1931 г. на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) обсуждался вопрос о добыче золота. Для подготовки решения была создана комиссия, в которую вошли: Г.К. Орджоникидзе, В.В. Куйбышев и Я.Э. Рудзук. По материалам комиссии 10 октября 1931 г. на заседании Политбюро выступил И.В. Сталин, и наконец 11 ноября того же года было принято постановление ЦК ВКП(б) «О Колыме». Было решено «для форсирования разработки золотодобычи в верховьях Колымы образовать специальный трест с непосредственным подчинением ЦК ВКП(б)». Наблюдение за работой треста было возложено на заместителя председателя ОГПУ Г.Г. Ягоду.

В советском порядке решение Политбюро было оформлено постановлением Совета труда и обороны (СТО) № 516 от 13 ноября 1931 г. «Об организации государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы “Дальстрой”», в котором говорилось:

«1. Организовать в непосредственном ведении Совета труда и обороны Государственный трест, именуемый сокращенно “Дальстрой”».

2. На Дальстрой возлагается:

а) разработка недр с добычей и обработкой всех полезных ископаемых края;

б) колонизация района разработок и организация всевозможных предприятий и работ в интересах успешного выполнения первой задачи.

3. В ведение Дальстроя передаются на территории района предприятия, необходимые тресту для осуществления задач, указанных в пункте 2.

4. Уставной капитал Дальстроя на организационный период устанавливается в размере 20 млн рублей и в дальнейшем изменяется постановлениями СТО по представлениям треста.

5. Во главе треста стоит директор, назначаемый Советом труда и обороны. Заместитель и помощники директора по разным отраслям работ треста и управляющие отдельными предприятиями назначаются директором».

Никакие учреждения и лица без разрешения СТО не имели права вмешиваться в административно-хозяйственную и оперативную деятельность треста (документ № 116).

Постановлением СТО № 518 от 14 ноября 1931 г. директором Дальстроя был назначен бывший латышский стрелок и чекист с 1918 г. Эдуард Петрович Берзин (на должность директора Дальстроя Э.П. Берзин перешел с поста начальника строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики ГУЛАГа ОГПУ) (документ № 117).

Постановлением СТО № 522 от 16 ноября 1931 г. тресту Дальстрой было разрешено организовать представительство в г. Москве (документ № 118), а постановлением СНК СССР № 246с от 18 ноября 1931 г. на образование уставного капитала треста Дальстрой из резервного фонда СНК было отпущено 20 млн рублей (документ № 119).

Уже в следующем году вышло постановление СНК СССР № 372/79сс от 20 марта 1932 г. «О Колыме», в котором было записано:

«1. НКФину СССР ассигновать “Дальстрой” по госбюджету на 1932 год 100 млн рублей в советской валюте. Вопрос об ассигновании инвалюты поручить разрешить т. Рудзутаку.

2. НКСнабу СССР и НКЛегпрому выделить «Дальстрою» продовольствия, промтоваров и спецпрозодежды на 25 000 человек и фуража на 4500 лошадей по повышенным нормам и с переходящим запасом, вызываемым особыми условиями Колымского района.

3. ОГПУ перебросить немедленно по открытии навигации в приисковый район вполне снаряженных 5000 человек заключенных с дальнейшей переброской еще 20 000 заключенных в сроки, определяемые планом работ» (документ № 120).

Для содержания заключенных Дальстрой приказом ОГПУ № 287с от 1 апреля 1932 г. был организован Северо-Восточный лагерь, в административном и хозяйственно-финансовом отношении подчиненный директору Дальстроя Э.П. Берзину (документ № 121). Начальником Севвостлага ОГПУ назначили бывшего начальника Вишерского ИТЛ Р.И. Васькова. Помощником директора Дальстроя стал бывший помощник начальника строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики З.А. Алмазов (в 1934—1935 гг. он также работал помощником начальника ГУЛАГа и начальником отделения техснабжения ГУЛАГа).

О проделанной работе по освоению района Колымы было записано в постановлении СНК СССР № 439-64с от 16 марта 1935 г. «О Дальстрое», где говорилось: «Констатировать, что за истекшие три года работы Дальстроем достигнуты значительные успехи в освоении нового, ранее почти неисследованного, Колымского района:

а) закончено строительство Нагаево-Магаданской перевалочной базы (включающей первую очередь порта в бухте Нагаево), дан автомобильный проезд до района приисков, отстроены перевалочные пункты по трассе, установлена телефонная связь с приисками и основными пунктами по побережью, освоены судоходство по реке Колыме и морской путь из Лены на Колыму;

б) зложено начало собственной сельскохозяйственной базы на Колыме (животноводство и огородничество); начато освоение рыбных ресурсов побережья, и развернуты промышленный убой морзверя и утилизация его отходов;

в) поисками и разведками охвачена значительная территория, развернуты разведки, и начата в крупном масштабе промышленная добыча золота;

г) поисками установлено наличие рудного месторождения олова;

д) одновременно с указанными хозяйственными достижениями проделана значительная работа по советизации и социально-культурному переустройству хозяйства и быта коренного населения; развернута сеть просвещения и здравоохранения; поднято благосостояние колхозников; наметился сдвиг в сторону оседания кочевого населения.



В итоге — еще одна отсталая окраина Советского Союза уже по прошествии трех лет превратилась в один из крупных промышленных районов по золотодобыче и имеет серьезные перспективы дальнейшего форсированного роста.

Исходя из указанных результатов, Совет Народных Комиссаров СССР постановляет:

1. Для подготовки широкой эксплуатации золоторудных богатств Колымы обязать Дальстрой приступить к строительству обогатительной фабрики 1-й очереди на 500 тонн отсортированной руды в сутки, обеспечив в 1935 году начало строительства подсобных промышленно-транспортных предприятий временного характера и жилищно-коммунальных зданий. Срок пуска фабрики установить при утверждении технического проекта.

2. Обязать Дальстрой максимально форсировать разведки на олово с тем, чтобы одновременно с разведкой уже в 1935 году приступить к добыче руды.

3. Обязать Дальстрой обеспечить дальнейшее улучшение качественных показателей, в частности повышение производительности труда в среднем на 15% и снижение себестоимости в среднем на 20%.

4. Установить расчетную цену на 1 грамм золота на 1935 год в 4 рубля 50 копеек, предложив НКФину после рассмотрения отчета 1933 года и отчетных материалов за 1934 год войти в СТО с предложением об изменении этой цены в сторону снижения, обязав Дальстрой представить НКФину отчетные материалы к 1 августа текущего года».

Далее в постановлении СНК СССР говорилось:

утвердить завод рабочей силы на 1935 год в количестве 19 000 человек с поступлением во Владивосток 10 000 человек не позднее 1 апреля и остального количества не позднее первых чисел июня;

Наркомводу и Главному управлению Северного морского пути (ГУСМП) предлагалось:

приравнять грузы Дальстроя к грузам оборонного значения; организовать к открытию навигации 1935 года прямые регулярные рейсы Владивосток — Нагаево, приписав к этой линии пароходы «Сучан», «Хабаровск» и «Ильич»;

для обеспечения грузового рейса Владивосток — Нагаево в апреле 1935 г. предоставить 6 пароходов; ГУСМП обеспечить ледокольное обслуживание этого рейса ледоколом «Красин»;

обеспечить доставку горючего из портов Черного моря двумя танкерами с поступлением в бухту Нагаево: первого не позднее первых чисел июня и второго — не позднее 1 октября;

Госплану СССР выделить Дальстрою в марте и апреле 1935 г. 120 автомашин грузоподъемностью по 5 тонн, 116 автомашин ЗИС-5 по 3 тонны, 6 автобусов, 5 легковых автомашин и 50 тракторов «Сталинец»;

обязать Гражданвоздухофлот освоить в течение 1935 года воздушную линию Хабаровск — Нагаево;

обязать ГУСМП в 1935 году разведать трассу и подготовить эксплуатацию воздушной линии Якутск — Колыма;

НКЗему СССР выделить Дальстрою сельскохозяйственное оборудование, удобрения и семена в соответствии с его потребностью, а также 400 голов молочного скота;

Дальневосточному крайисполкому оказать содействие Дальстрою по приобретению для его совхозов в других районах ДВК (Камчатка, Корякский, Чукотский, Ох-Эвенский и другие) в течение 1935—1936 годов 25 000 оленей;

СНК Якутской АССР оказать Дальстрою необходимое содействие по приобретению на территории ЯАССР в 1935—1936 годах 5000 оленей для освежения крови в стадах Дальстроя;

НКВнуторгу и НКЛегпрому обеспечить завоз продовольственных и промтоварных грузов, исходя из контингентов в 60 000 человек;

специалисты, заключающие с Дальстроем договора на работу на Колыме, должны беспрепятственно откомандировываться в Дальстрой теми учреждениями, где они работают (кроме НКОбороны) независимо от выполняемой ими работы;

установить, что лица призывного возраста, работающие в Дальстрое, на все время работы в районе Дальстроя освобождаются от призыва в ряды РККА;

учитывая особый состав контингентов рабсилы Дальстроя и условия его финансовой работы, освободить Дальстрой от представления установленной отчетности в Госбанк.

Постановлением Президиума ЦИК СССР от 22 марта 1935 г. «за перевыполнение производственной программы 1934 года по добыче золота в Колымском районе («Колымзолото») и успехи по освоению новых районов» были награждены орденом Ленина: директор «Колымзолота» Э.П. Берзин и помощник директора З.А. Алмазов. Орденом Трудового Красного Знамени — главный инженер-геолог «Колымзолота» В.А. Цареградский. Всего указанным постановлением Президиума ЦИК СССР было награждено орденом Ленина — 3 работника Дальстроя, орденом Красной Звезды — 3, орденом Трудового Красного Знамени — 8, Почетной грамотой ЦИК СССР — 23. Снята судимость и восстановлены в правах 9 заключенных, досрочно освобождено 5 заключенных.

Приказом НКВД СССР № 009 от 7 января 1936 г. «в целях обеспечения должной охраны и изоляции осужденных за бандитизм и вооруженный разбой (статьи 59-3, пункты «а» и «б» и статьи 167 часть 3 УК РСФСР)» было предписано:

прекратить отправку осужденных за бандитизм и разбой в лагеря НКВД по общим нарядам. По мере накопления в тюрьмах этой категории осужденных, ОМЗ УНКВД запрашивает ГУЛАГ НКВД о выдаче специальных нарядов на вывоз их в лагеря;

осужденные за бандитизм и разбой должны направляться в наиболее отдаленные лагеря и содержаться в подразделениях лагеря, обеспечивающих надежную изоляцию, исключающую возможность побега;

как правило, бандитов и осужденных за разбой направлять:

а) в Ухтпечлаг (главным образом на Воркуту);

б) в Норильлаг;

в) в Севвостлаг (на Колыму).

Уже к 1 октября 1937 г. число заключенных, осужденных за разбой и бандитизм, составило в Северо-Восточном ИТЛ 4607 человек из 88 072 человек наличного состава. Это было около 17% от общего числа заключенных, осужденных за разбой и бандитизм, по стране. Процент заключенных Дальстроя, осужденных за контрреволюционные преступления, в этот период не отличался от подобного показателя в других лагерях ГУЛАГа.

Постановлением СНК СССР № 634/98сс от 4 апреля 1936 г. была утверждена программа добычи золота на 1936 год: для НКТяжпрома — 96 800 кг, для Главзолота — 86 800 кг, для Главцветмета — 10 000 кг, для Дальстроя — 24 000 кг.

Постановлением СНК СССР № 1160-200сс от 29 июня 1936 г. «О финансировании и материальном снабжении золотопромышленности в 1936 году» предписывалось переименовать бухту Нагаево (Охотское море) в торговый порт 3-го разряда, возложить административное управление им на дирекцию треста Дальстроя. НКВод обязали включить порт Нагаево в список портов СССР.

Госплану было поручено рассмотреть вопрос об открытии в Нагаево в 1936 году горного и сельскохозяйственного техникумов с отнесением их содержания на счет Дальстроя.

Дальстрой был обязан охватить к 1940 году геолого-разведочными работами Колымо-Индигорский район в пределах бассейна реки Колымы и всех ее притоков, бассейна реки Индигирки между устьями рек Эльги и Момы, а также бассейна притоков Индигирки, Неры и Момы.

Дальстрою было предписано к 15 августа 1936 г. представить в СНК СССР план геолого-разведочных работ в указанном районе, а также перспективный план олово-золотодобычи на 1937—1939 годы.

20 октября 1936 г. директор Дальстроя Э.Л. Берзин направил в НКВД СССР трехлетний план основного производства треста Дальстрой на 1937—1939 годы. В объяснительной записке к плану, в частности, отмечалось следующее: «Освоение Колымы начато Дальстроем в 1932 году. Два первых года (1932 и 1933 годы) были заняты подготовительными работами. С третьего (1934 года) начинается бурное развитие золотодобывочных операций. Более чем удваивая продукцию из года в год, Колыма дает за три года 52 тонны химически чистого золота (в 1934 году — 5,5 тонны, в 1935 году — 14,4 тонны и в 1936 году — 32,4 тонны).

За первые две декады августа текущего года Дальстрой дал золота более всей годовой продукции треста “Якутзолото” (Алдан), являющегося одним из наибольших в системе Главзолота.

Первые годы Колымской стройки были использованы Дальстроем для установления прочной связи правобережных и левобережных приисков с базами снабжения посредством проведения автодорожной магистрали Нагаево — Хатыннах (600 км) и судоходного освоения реки Колымы. Создан порт в бухте Нагаево. Возникло сельское хозяйство, и развиты рыбные промыслы как база для организации собственных продовольственных ресурсов. Построены авторемонтные предприятия, автобазы, поселки. Одновременно широко и продуманно развивалась сложная система геолого-разведочных работ, создающих необходимые фонды для массовой эксплуатации рассыпного золота и конкретизирующих перспективы развития крупного золоторудного дела. Начата строительством первая золотоизвлекательная фабрика с суточной производительностью в 500 тонн руды.

Результатом этих работ и значительных капиталовложений, связанных с ними (460 млн рублей за пять лет, из них на золотопромышленность 109 млн рублей) и явился тот быстрый рост золотодобывочных операций, о котором говорилось выше.

Задачи предстоящих лет значительно сложнее. Освоенные Дальстроем районы не только разведаны, но уже подверглись значительной промышленной разработке. Между тем геологические данные говорят о возможности дальнейшего подъема уже достигнутого огромного уровня золотодобычи, однако лишь за счет новых, еще не освоенных районов, в основном по направлению к Индигирке. Освоение

этих районов требует новых капиталовложений. Предстоящие три года (1937—1939) являются снова подготовительными годами для нового подъема золотодобычи в следующие годы».

В 1937 г. Э.П. Берзин планировал добыть 48 т золота, в 1938 г. — 51 т и в 1939 г. — 55 т, а всего за три года 154 т химически чистого золота. Осуществление этих планов становилось возможным при следующих условиях, докладывал Берзин:

1. Одновременно с ростом основного производства необходимо дальнейшее развитие работ по освоению Колымского района в целом: сооружение транспортных путей (автодорожных и железнодорожных), улучшение водных путей, развитие сельского хозяйства, городское и поселковое строительство и прочее. Это освоение потребует больших затрат. Общие капиталовложения Дальстроя исчисляются ориентировочно в следующих размерах: 1937 год — 423 млн рублей, 1938 — 539 млн рублей, 1939 — 615 млн рублей. Весь размер капиталовложений (около 1600 млн рублей) по сравнению с продукцией золотой промышленности — 197,5 млн золотых рублей не представляется, однако, преувеличенным, и их следует признать весьма эффективными.

2. Вторым условием успешности разведок и золотодобычи в 1937—1939 годах является полное удовлетворение представляемых заявок на оборудование.

3. Третьим условием является своевременный завоз в 1937 г. всего потребного на три года оборудования и полная обеспеченность этого завоза транспортом.

4. Последнее обстоятельство вызывает необходимость увеличения оборотных средств. Дальстрой испрашивает на 1937 г. оборотных средств в размере 285,1 млн рублей, а всего ассигнований по бюджету в размере 664,5 млн рублей.

При осуществлении этих предпосылок представляемый на утверждение трехлетний план основного производства окажется реальным и позволит осуществить в надлежащих темпах и размерах возложенное на Дальстрой партией и правительством задание по промышленному освоению Колымы.

Представленный Э.П. Берзиным трехлетний план Дальстроя 22 февраля 1937 г. нарком внутренних дел СССР Н.И. Ежов направил на имя председателя Совета Народных Комиссаров СССР В.М. Молотова, а 8 апреля 1937 г. постановлением СНК СССР № 371-121сс план добычи золота по Дальстрою на 1937 г. был утвержден в размере 48 т. В этом же постановлении были приведены такие цифры: план добычи на 1933 г. — 15 000 кг, добыто — 774,7 кг; план добычи на 1934 г. — 4650 кг, добыто — 5494 кг; план на 1935 г. — 8500, добыто — 14 410,4 кг; план на 1936 г. — 24 000 кг, добыто — 33 381,8 кг.

1 ноября 1936 г. Н.И. Ежов подписал приказ НКВД СССР № 446 «О пятилетней деятельности гостреста Дальстрой и Севвостлага НКВД», в котором говорилось следующее: «Постановлением партии и правительства от 9—13 ноября 1931 года на государственный трест Дальстрой была возложена задача освоения одной из самых отдаленных окраин Союза — Колымы. <...>

За последние пять лет Дальстрой пределал под руководством ЦК партии и лично тов. Сталина огромную работу в исключительно трудных условиях.

В процессе проведения всей этой работы тысячи бывших правонарушителей приобщены к социалистической стройке и становятся честными труженниками.

Отмечая эти успехи, достигнутые настойчивой и энергичной работой всего коллектива Дальстроя — Севвостлага НКВД и поздравляя работников Дальстроя и Севвостлага НКВД с пятилетием, приказываю:

1. Директору Дальстроя тов. Берзину и начальнику Севвостлага тов. Филиппову освободить досрочно 300 человек заключенных и сократить срок от 6 месяцев до 3-х лет 1500 заключенным-стахановцам, показавшим лучшие образцы работы и поведения в лагере.

Указанные льготы объявить заключенным не позднее 7-го ноября, проведя соответствующую разъяснительную работу.

Список заключенных, в отношении которых будут применены льготы, выслать в ГУЛАГ НКВД.

2. Список лиц, осужденных за контрреволюционные преступления, кои достойны применения льгот, представить мне на утверждение.

3. Вольнонаемным работникам треста и лагеря, а также Московского управления за хорошую ударную работу выдать денежные премии и ценные подарки.

4. Приказ передать по телеграфу и широко опубликовать на территории деятельности Дальстроя.

Уверен, что накопленный за пять лет опыт будет широко использован всем коллективом Дальстроя для дальнейшей плодотворной работы на Крайнем Севере».

Приказом НКВД СССР № 00409 от 23 декабря 1936 г. общий контингент снабжаемых по Дальстрою на 1937—1938 годы был установлен в 105 000 человек, в том числе 70 000 заключенных.

В конце 1937 года произошла смена руководства Дальстроя: приказом НКВД СССР № 2474 от 21 декабря 1937 г. новым начальником Дальстроя вместо арестованного Э.П. Берзина был назначен бывший нарком внутренних дел Крымской АССР старший майор государственной безопасности Карп Александрович Павлов. Вместе с ним в Магадан «для всесторонней проверки хозяйственного и финансового состояния и работы треста Дальстрой и оперативной деятельности УНКВД по Дальстрою» была командирована бригада сотрудников Центрального аппарата НКВД СССР, в состав которой вошли представители 3-го и 4-го отделов ГУГБ, 3-го отдела ГУЛАГа, Особоуполномоченного НКВД СССР, Финансового отдела НКВД СССР и другие.

Тогда же были назначены:

заместителем начальника Дальстроя бывший начальник Управления пограничной и внутренней охраны НКВД Туркменской ССР комбриг А.А. Ходырев;

начальником Северо-Восточного лагеря ГУЛАГа НКВД и помощником начальника Дальстроя бывший начальник 15-го погранотряда ГУПВО НКВД полковник С.Н. Гаранин;

начальником Политотдела Дальстроя бывший начальник Политотдела Управления пограничной и внутренней охраны НКВД Белорусской ССР полковой комиссар Ю.Г. Гаупштейн;

начальником УНКВД по Дальстрою бывший начальник Миллеровского горотдела УНКВД Ростовской области старший лейтенант государственной безопасности В.М. Сперанский.

Постановлением Президиума ЦИК СССР от 27 апреля 1937 г. Совет Труда и Оборона при СНК СССР был упразднен, а организованный в 1931 г. в непосред-

ственном ведении СТО Дальстрой оказался «бесхозным». По линии обслуживавшего Дальстрой Севвостлага трест больше всего тяготел к НКВД СССР. Именно туда его и передала постановлением СНК СССР № 260 от 4 марта 1938 г. с реорганизацией в Главное управление строительства Дальнего Севера (ГУСДС) «Дальстрой» НКВД СССР во главе с К.А. Павловым.

Приказом НКВД СССР № 079 от 30 апреля 1938 г. было объявлено о передаче Дальстроя в ведение НКВД СССР, а приказом НКВД СССР № 1442 от 8 июня 1938 г. были назначены: начальником Дальстроя — старший майор государственной безопасности К.А. Павлов; заместителем начальника Дальстроя — комбриг А.А. Ходырев; заместителем начальника Дальстроя — А.Н. Пемов; заместителем начальника Дальстроя и начальником Московского управления Дальстроя — бывший начальник УНКВД Курской области, а затем начальник 3-го отдела Самарского ИТЛ НКВД старший майор государственной безопасности Н.В. Емец.

Приказом НКВД СССР № 2521 от 19 декабря 1938 г. новым начальником Политотдела Дальстроя был назначен бывший военный комиссар отдельного танкового батальона дивизии имени Ф.Э. Дзержинского НКВД старший политрук С.К. Моренков.

В 1937 г. было добыто 51,4 т золота, а в 1938 г. — 61,9 т. Кроме того, в 1937 г. началась добыча олова, которого в этом году получили 40 т, а в 1938 г. — 202 т.

Указом ПВС СССР от 1 февраля 1939 г. «за перевыполнение плана производства по Дальстрою» были награждены: орденом Ленина начальник Дальстроя К.А. Павлов, орденом Трудового Красного Знамени — заместитель начальника Дальстроя А.А. Ходырев, орденом Красной Звезды капитаны пароходов: «Дальстрой» — В.М. Банкович, «Н. Ежов» — П.П. Караянов, «Джурма» — Н.И. Захаров, орденом «Знак Почета» — главный геолог Дальстроя В.А. Цареградский.

Всего было награждено 252 работника Дальстроя, из них: орденом Ленина — 6 человек, Трудового Красного Знамени — 25, Красной Звезды — 26, «Знак Почета» — 44, медалью «За трудовую доблесть» — 81 человек, медалью «За трудовое отличие» — 70 человек.

Приказом НКВД СССР № 204 от 2 февраля 1939 г. было объявлено, что Указом ПВС СССР К.А. Павлову было присвоено спецзвание «Комиссар государственной безопасности 2-го ранга».

Приказом НКВД СССР № 1781 от 22 сентября 1939 г. новым начальником УНКВД Дальстроя вместо арестованного В.М. Сперанского с 25 апреля 1939 г. был назначен бывший старший следователь следчасти НКВД СССР майор государственной безопасности П.И. Окунев.

В 1939 г. вновь происходит смена руководства Дальстроя: приказом НКВД СССР № 1899 от 11 октября 1939 г. новым начальником Дальстроя вместо К.А. Павлова назначается бывший начальник УНКВД Хабаровского края комиссар государственной безопасности 3-го ранга И.Ф. Никишов. Этим же приказом первым заместителем начальника Дальстроя был назначен бывший зам. зав. промышленным отделом ЦК ВКП(б), а затем — заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР старший майор государственной безопасности С.Е. Егоров. Приказом НКВД СССР № 1926 от 16 октября 1939 г. новым начальником Политуправления Дальстроя вместо не обеспечившего руководство работой Политуправления С.К. Моренкова

был назначен бывший военный комиссар Высшей школы войск НКВД СССР дивизионный комиссар И.К. Сидоров.

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 222-94сс/оп от 10 февраля 1940 г. устанавливается план добычи золота в количестве 80 000 кг и олова — 2000 т, а в приказе НКВД СССР № 069 от 16 февраля 1940 г. «Об обеспечении плана золото и оловодобычи по Дальстрою на 1940 год» было записано: «Годовой план золотодобычи в 1939 году Дальстроем НКВД не выполнен. Получено химически чистого золота всего 84% от плана, несмотря на большую помощь, оказанную Правительством, и на имевшиеся возможности, о чем свидетельствует работа ряда принсков (Штурмовой, Мальдяк), выполнивших и перевыполнивших план золотодобычи.

Значительное недовыполнение плана золотодобычи объясняется не только имевшими место большими паводками, а в значительной мере вызвано плохим использованием рабочей силы и механизмов и, как следствие этого, низкой производительностью труда, составившей всего 67,5% от плана.

Значительно лучше с выполнением плана по олову, по которому за 1939 год выдано в концентратах 102% плана.

В 1940 году работа Дальстроя должна быть решительно перестроена в соответствии с задачами, возложенными на Дальстрой постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 февраля 1940 года».

Указанным приказом НКВД СССР начальнику ГУЛАГа В.В. Чернышову было предписано обеспечить в 1940 г. завоз на Колыму 50 000 человек рабочей силы из числа заключенных.

23 сентября 1940 г. Л.П. Берия подписал приказ НКВД СССР № 001188, в котором говорилось: «Произведенным НКВД СССР расследованием установлено, что управляющий трестом “Дальстройснаб” Мешков Н.М. преступно относился к своим обязанностям, не принимал необходимых мер к упорядочению работы по снабжению “Дальстроа” НКВД СССР и его производственных предприятий, в результате чего “Дальстрой” НКВД СССР понес большой материальный ущерб.

Приказываю: управляющего трестом “Дальстройснаб” Мешкова Н.М. с занимаемой должности снять, арестовать и повести следствие.

Назначить управляющим трестом “Дальстройснаб” капитана государственной безопасности Шитикова Н.И., освободив его от должности начальника УИТЛК УНКВД по Московской области».

С 23 сентября 1940 г. до января 1942 г. Н.М. Мешков находился под следствием в городе Магадане, затем, когда обвинение было снято, работал инспектором в Дальстрое, а потом работал в системе лагерей НКВД-МВД СССР. В 1953—1956 гг. работал начальником Ухто-Ижемского УИТЛ Министерства юстиции СССР — МВД СССР.

Приказом НКВД СССР № 1676 от 25 ноября 1940 г. начальником Геолого-разведочного управления Дальстроа был назначен В.А. Цареградский.

В 1939 г. Дальстрой добыл 66,3 т золота и 507 т олова и в 1940 г. — 80 т золота и 1917 т олова. Указом ПВС СССР от 11 января 1941 г. «за успешное выполнение установленного правительством плана производства по Дальстрою» были награждены: орденом Ленина — начальник Геолого-разведочного управления Дальстроа В.А. Цареградский; орденом Трудового Красного Знамени: профессор С.П. Алек-

сандров, первый заместитель начальника Дальстроя С.Е. Егоров, начальник Управления горно-металлургической промышленности и заместитель начальника ГУЛАГа П.А. Захаров, управляющий трестом «Колымснаб» Г.Я. Комаров, начальник Дальстроя И.Ф. Никишов, начальник УНКВД по Дальстрою П.И. Окунев, начальник Политуправления Дальстроя И.К. Сидоров; орденом «Знак Почета» — заместитель начальника Дальстроя Г.А. Корсаков.

Всего было награждено 414 работников Дальстроя и НКВД СССР, из них: орденом Ленина — 10 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 48, орденом «Знак Почета» — 62, медалью «За трудовую доблесть» — 94, медалью «За трудовое отличие» — 200 человек.

Постановлением СНК СССР № 746-312сс от 29 марта 1941 г. был утвержден план добычи золота по Дальстрою в количестве 85 т, олова — 4700 т. Приказом НКВД СССР № 00525 от 26 апреля 1941 г. «О мероприятиях по обеспечению выполнения плана добычи золота и оловянных концентратов по Дальстрою НКВД СССР на 1941 год» начальник ГУЛАГа НКВД СССР старший майор государственной безопасности В.Г. Наседкин был обязан обеспечить в 1941 г. завоз рабочей силы на Колыму и Яну в количестве 40 000 человек из числа заключенных.

Приказом НКВД СССР № 708 от 19 мая 1941 г. новым начальником УСВИТЛ НКВД вместо арестованного А.А. Вишневецкого был назначен бывший заместитель начальника Политуправления Дальстроя батальонный комиссар Е.И. Драбкин.

В приказе НКВД СССР № 00531 от 16 марта 1942 г. «О мероприятиях по обеспечению выполнения плана добычи золота и оловянных концентратов по Дальстрою НКВД СССР на 1942 год» было записано: «Дальстрой в 1941 году не выполнил государственного плана металлодобычи. По золоту план выполнен всего на 89%. По олову всего на 68,7% (в 1941 году было добыто 75,8 тонн химически чистого золота и 3226 тонн олова в концентратах).

На 1942 год СНК СССР установил по Дальстрою НКВД СССР план добычи 70 тонн золота и 3500 тонн олова».

Для обеспечения выполнения указанного плана начальнику Дальстроя И.Ф. Никишову было приказано «в связи с сокращением завоза на Колыму, разработать мероприятия по максимальному использованию местных ресурсов, ремонтно-механических заводов и мастерских для производства запасных частей и механизмов и горно-обоганительного оборудования».

Начальник ГУЛАГа НКВД СССР В.Г. Наседкин должен был обеспечить в 1942 г. завоз на Колыму 16 500 заключенных, из них: через Находку — Наглево — 10 000 человек, через Архангельск на Чауну — 2500 человек, на Хандыгу — 2000 человек и на Яну — 2000 человек.

В связи с исполнившимся десятилетием работы Дальстроя было приказано к 1 июля 1942 г. представить отчет о проделанной работе для доклада СНК СССР и ЦК ВКП(б).

В октябре 1942 г. Дальстрой представил отчет о работе за 10 лет (1932—1942), состоящий из 20 разделов:

1. Общая часть.
2. Геолого-разведочные работы. Полезные ископаемые.
3. Добыча золота.



4. Добыча олова.
5. Капитальное строительство.
6. Дорожное строительство.
7. Энергетика и топливо.
8. Транспорт.
9. Связь.
10. Заводы и механические предприятия.
11. Местная промышленность Дальстроя.
12. Сельское хозяйство Дальстроя.
13. Рыбпромысловое хозяйство.
14. Финансы.
15. Торговля.
16. Труд и кадры.
17. Партийные, комсомольские и профсоюзные организации.
18. Социально-культурное строительство.
19. Советское строительство в национальных районах Колымы.
20. Диаграммы и схемы (12 схем).

В отчете говорилось, что: за 10 лет работы Дальстроя было добыто 464 250 кг химически чистого золота (по данным на 1 ноября 1942 г.).

В 1937 г. началась добыча олова. За 1937—1942 гг. добыто 9400 т этого металла.

За 10 лет в районах деятельности Дальстроя было построено свыше 3100 км дорог, из которых 902 км — классные автодороги и более 2200 км — автодороги облегченного типа. Построена автомагистраль бухта Нагаево — Колыма.

Создано речное пароходство по рекам Колыма и Индигирка, связавшее промышленные районы Колымы с Северным морским путем.

Общие капиталовложения в строительство Дальнего Севера за 10 лет составили 2 263,9 млн рублей, в том числе: на капитальное строительство — 996,9 млн рублей и на геолого-разведочные работы — 614,4 млн рублей.

Производственные планы Дальстроя по добыче золота и олова ежегодно утверждались специальными постановлениями ЦК ВКП(б) и СНК СССР, которыми одновременно определялись основные мероприятия по обеспечению выполнения этих планов.

В 1932 г. было создано Южное горно-промышленное управление (ГПУ), в 1934 г. — Северное, в 1938 г. — Западное, в 1940 г. — Чай-Урынское, в 1942 г. — Тенькинское горно-промышленное управление Дальстроя.

Дальстрой располагал четырьмя океанскими пароходами, которые имели большую роль в деле доставки грузов Дальстроя из портов Владивосток — Находка, а в 1942 г. — из Америки. Нагаевский порт имел местный флот, обслуживавший предприятия Дальстроя на побережье Охотского моря, — 11 катеров и самоходных барж и 10 самоходных барж.

Колымское речное пароходство располагало самоходным флотом в количестве 57 единиц и 108 единиц самоходного флота.

Дальстрой имел 4014 грузовых автомашин и 856 тракторов.

Авиация Дальстроя в 1942 г. имела 17 самолетов.

По состоянию на октябрь 1942 г. в Дальстрое работало 202,4 тысячи человек, из них 76,4 тысячи вольнонаемных, остальные — заключенные. Источни-

ками пополнения рабочей силы и кадров Дальстроя были вербовка специалистов и завоз заключенных. За 11 лет было завезено заключенных 356 тысяч человек, часть которых после освобождения вывозилась с Колымы, а другая часть оставалась работать в Дальстрое по вольному найму. Это было, наряду с вербовкой специалистов, основным фактором увеличения удельного веса вольнонаемных работников: в 1933 г. их было 11% от общего количества работников, в 1942 г. — 38%.

За 10 лет деятельности Дальстроя на берегу бухты Нагаево вырос город Магадан с числом жителей около 20 тысяч человек — промышленно-заводской и административный центр Колымско-Индигирского района (документ № 122).

Указом ПВС СССР от 17 января 1943 г. «за образцовое выполнение заданий правительства по строительству и хозяйственному освоению районов Крайнего Севера» были награждены следующие работники Дальстроя:

орденом Ленина: заместитель наркома внутренних дел СССР, курировавший Дальстрой, А.П. Завенягин; первый заместитель начальника Дальстроя С.Е. Егоров; заместитель начальника Дальстроя Г.А. Корсаков; начальник Дальстроя И.Ф. Никишов; начальник Политуправления Дальстроя И.К. Сидоров;

орденом Трудового Красного Знамени: начальник Северного ГПУ М.А. Гагкаев; начальник УНКВД Приморского края М.М. Гвишиани; начальник УСВИТЛ НКВД Е.И. Драбкин; начальник Управления по надзору за местами заключения и помощник Прокурора СССР В.П. Дьяконов; заместитель начальника Дальстроя А.Г. Прун; заместитель начальника УСВИТЛ НКВД Н.Ф. Титов; заместитель начальника Дальстроя В.А. Цареградский;

орденом «Знак Почета»: управляющий трестом «Колымснаб» Г.Я. Комаров; заместители начальника Дальстроя А.К. Колесников и Н.А. Никешичев; начальник УНКВД по Дальстрою П.И. Окунев; управляющий трестом «Дальстройснаб» Н.И. Шитиков;

медалью «За трудовую доблесть»: заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР С.П. Александров; заместитель начальника Магаданского ИТЛ НКВД А.Р. Гридасова; заместитель управляющего трестом «Дальстройснаб» В.С. Москов и другие.

Всего было награждено — 509 человек, из них: орденом Ленина — 16 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 49, орденом «Знак Почета» — 117, медалью «За трудовую доблесть» — 109 и медалью «За трудовое отличие» — 218 человек.

Приказом НКВД СССР № 00110 от 25 января 1943 г. «О мероприятиях по обеспечению выполнения плана добычи золота и оловянных концентратов по Дальстрою НКВД СССР на 1943 год» было объявлено: «В 1942 году Дальстрой НКВД СССР успешно выполнил планы металлдобычи: шлихтового золота добыто 107,4% и олова в концентратах добыто 102,3% от годового плана.

Годовой план золотодобычи был выполнен 28 сентября 1942 г., т.е. на 33 дня ранее срока, установленного приказом НКВД СССР № 00531 от 16 марта 1942 г.

Исходя из наличных ресурсов рабочей силы и условий материально-технического снабжения, руководство Дальстроя правильно пошло по пути концентрации работ на лучших месторождениях золота и олова и обеспечило эти работы материалами и оборудованием в значительной мере за счет собственной базы подсобных предприятий.

Лучшие работники коллектива производственников и строителей Дальстроя по заслугам отмечены правительственными наградами. Это обязывает дальстроевцев в 1943 году работать еще лучше и дать стране больше золота, олова и вольфрама, мобилизуя для этого все наличные внутренние ресурсы хозяйства.

На 1943 год Государственный Комитет Оборона установил по Дальстрою НКВД СССР план добычи 70 тонн золота (в пересчете на химически чистый металл) и 4000 тонн олова в 40% концентратах. План капиталовложений установлен в сумме 235 млн рублей».

8 января 1944 г. Народный комиссар внутренних дел СССР Л.П. Берия направил И.В. Сталину проект постановления Государственного Комитета Оборона по обеспечению плана золотодобычи и производства олова по Дальстрою на 1944 г.

20 января 1944 г. постановлением ГКО № 4995сс/ов план добычи золота для Дальстроя на 1944 г. был установлен в количестве 70 т и олова в 40% концентратах — 3000 т.

В числе других мероприятий по выполнению указанного плана добычи золота и олова было предусмотрено завезти Дальстрою в 1944 г. северным морским путем из Америки в Певек, Амбарчик и Коугостах (устье реки Яны) 31,5 тыс. т сухих и наливных грузов. Было также запланировано завезти 10 000 заключенных (преимущественно женщин).

Были также учреждены переходящие знамена ГКО и ежемесячные премии в размере: 1 премия — 100 тысяч рублей, 2 премия — 50 тысяч рублей и 3 премия — 25 тысяч рублей, которые присуждались лучшим предприятиям Дальстроя.

В 1944 г. Дальстрою было запланировано поставить импортного оборудования и инструментов: экскаваторов — 20 штук, грузовых автомашин — 450 штук, тракторов — 40 штук, молотков бурильных — 900 штук, электромоторов — 300 штук и многое другое.

Планировалось поставить по импорту: продовольственных товаров: мука разная — 38 000 т, крупа, бобовые и макаронные изделия — 4930 т, сахар — 1265 т, жиры животные — 670 т, жиры растительные — 700 т, мясные консервы и мясокопченности — 705 т, сыр — 150 т, сгущенное молоко — 140 т, сухое молоко — 55 т, яичный порошок — 90 т, кофе — 15 т, чай — 78 т, специи разные — 20 т, спирт ректификат — 182 т.

Нефтепродуктов: авиабензин — 100 т, автобензин — 25 000 т (3 танкера), дизельное и моторное топливо — 10 000 т, смазочные масла — 5000 т.

Промышленных товаров: ткани хлопчатобумажные — 3 000 тысяч ярдов, ткани брезентовые — 150 тысяч ярдов, канат, веревка — 100 т, нитки хлопчатобумажные — 400 тысяч катушек, обувь кожаная рабочая — 90 тысяч пар, кожа подошвенная — 70 т, кожа верхняя юфть — 900 тысяч кв. дцм, мыло хозяйственное — 465 т, свечи стеариновые — 20 т.

В приказе НКВД СССР № 0075 от 26 января 1944 г. «О плане производства и капитальных работ Главного управления строительства Дальнего Севера (Дальстрой) НКВД СССР на 1944 году» было записано: «Главное управление строительства Дальнего Севера (Дальстрой) успешно выполнило установленные для него на 1943 год задания по добыче золота и олова.

Добыто золота 100,3% плана; добыча олова по сравнению с 1942 годом возросла на 9% (в 1943 году было добыто золота — 70,1 тонн и олова 3 902 тонны); значи-

тельно перевыполнен план по капитальному строительству и геолого-разведочным работам.

В условиях Отечественной войны Дальстрой добился большой экономии в расходе дефицитных материалов и топлива, в результате чего общий завоз на Колыму сократился с 430 тысяч тонн в 1940 году до 200 тысяч тонн в 1943 году, в том числе, расход автобензина сократился с 66 тысяч тонн до 30 тысяч тонн.

В то же время Дальстрой значительно расширил свои подсобные предприятия, построил мартеновскую печь, стекольный завод, серно-кислотный завод, завод огнеупоров, цех регенерации резины, валяной обуви и т.д. и собственными силами изготовил большое количество сложного оборудования для своих горных, обогащательных и других предприятий.

За период Отечественной войны Дальстрой добился также значительного улучшения использования рабочей силы и увеличения производительности труда, обеспечив высокий уровень добычи золота и рост добычи олова при сокращении численности рабочей силы по сравнению с 1940 годом на 20%.

В 1944 году перед Дальстроем стоит задача добиться дальнейшего увеличения производительности труда, выполнить возросший объем вскрыши и добычи песков, закрепить достигнутый уровень добычи золота и добыть не менее 3000 тонн олова.

Во исполнение постановления Государственного Комитета Обороны № 4995сс/ов от 20 января 1944 года, приказываю:

1. Установить по Дальстрою НКВД на 1944 год:

- а) план добычи химически чистого золота — 70 тонн;
- б) план добычи олова в 40% концентратах — 3000 тонн;
- в) план добычи 60% вольфрамовых концентратов — 50 тонн;
- г) план добычи угля — 350 тысяч тонн;
- д) план лова рыбы — 180 тысяч центнеров;
- е) план заготовки пушнины — 1200 тысяч рублей.

2. Утвердить план капитальных работ на 1944 год в сумме 260 миллионов рублей».

Для оказания помощи в разработке на месте мероприятий по обеспечению установленных заданий в Магадан были командированы заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР С.П. Александров и начальник ЦФО НКВД СССР Л.И. Берензон.

В приказе было также записано: «НКВД СССР выражает уверенность, что коллектив руководящих и инженерно-технических работников, рабочих и служащих Дальстроя не успокоится на достижениях 1943 года, а большевистской работой с честью обеспечит выполнение заданий и 1944 года по добыче столь необходимых нашей Родине золота и олова, а также по строительству новых предприятий на Дальнем Севере».

9 января 1944 г. Л.П. Берия направил на имя И.В. Сталина письмо, в котором, в частности, говорилось следующее: «НКВД СССР просит за особые заслуги в деле промышленного освоения Дальнего Севера и обеспечение в трудных условиях военного времени успешного выполнения плана добычи золота и олова присвоить звание Героя Социалистического Труда начальнику Дальстроя т. Никишову И.Ф. и начальнику Геологического управления Дальстроя т. Цареградскому В.А.

Тов. Никишов, работая начальником Дальстроя с 1939 года, показал высокие организаторские способности, энергию и проявил себя как крупный организатор, успешно справившийся в трудных условиях военного времени с задачей руководства сложным хозяйством Дальстроя.

Тов. Цареградский за 15 лет своей работы в Дальстрое лично участвовал в открытии многочисленных месторождений золота, олова, каменного угля и других полезных ископаемых и в целом провел большую работу по изучению и освоению Колымы. Тов. Цареградский является крупным геологом, имеет ряд серьезных трудов, обобщающих геологические данные колымских месторождений».

Указом ПВС СССР от 20 января 1944 г. «за особые заслуги в деле промышленного освоения Дальнего Севера и обеспечение в трудных условиях военного времени успешного выполнения планов добычи редких и цветных металлов» звание Героя Социалистического Труда было присвоено начальнику Дальстроя НКВД СССР И.Ф. Никишову и начальнику Геолого-разведочного управления Дальстроя В.А. Цареградскому.

21 января 1944 г. заместитель наркома внутренних дел СССР В.В. Чернышов, курировавший работу ГУЛАГа, направил на имя И.Ф. Никишова из Москвы в Магадан такую телеграмму: «Дорогой Иван Федорович! Поздравляю с высокой правительственной наградой. Надеюсь, что коллектив Дальстроя под Вашим руководством и в 1944 году выполнит задание Правительства».

На имя В.А. Цареградского В.В. Чернышов также направил телеграмму: «Поздравляю старейшего работника Колымы, одного из пионеров советского освоения Дальнего Севера с высокой Правительственной наградой».

27 января 1944 г. заместитель наркома внутренних дел СССР А.П. Завенягин, курировавший работу Дальстроя, телеграфировал из Москвы в Магадан И.Ф. Никишову: «Горячо поздравляю Вас с заслуженной высокой наградой Правительства — присвоением Вам звания Героя Социалистического Труда».

29 мая 1944 г. И.Ф. Никишов доложил в Москву Л.П. Берии: «С 24 по 26 мая с.г. включительно вице-президент США Уоллес с тремя сотрудниками и четырьмя офицерами посетил город Магадан.

В городе осмотрел порт, авторемонтный завод, школу-десятилетку, столовую, магазин, склад пушнины, свиноводхоз в 23 километрах от г. Магадана, дом культуры. <...>

В Западном горно-промышленном управлении осмотрел Суеуманский совхоз, один участок прииска имени Фрунзе и был на одном приборе на прииске "Комсомолец". На обоих этих приисках работает вольнонаемный состав. На прииске имени Фрунзе Уоллес беседовал с рабочими» (документ № 123).

Далее И.Ф. Никишов сообщал Л.П. Берии: «В дополнение моей телеграммы о пребывании Уоллеса в городе Магадане и на предприятиях Дальстроя докладываю: на протяжении всех трех суток пребывания Уоллес в основном интересовался следующими вопросами:

1. Целесообразно ли на территории Чукотки и Колымы иметь железную дорогу или же использовать авиацию?
2. Какое количество людей работает в Дальстрое?
3. Добыча золота необходима только во время войны или золото будет нужно и после войны?

#### 4. Сколько золота добывается Дальстроем?»

Далее И.Ф. Никишов отметил: «Следующий вопрос, по моему мнению, который интересовал Уоллеса и спутников, это увидеть лагерь заключенных, но так как они нигде не видели не только лагерь, но даже и отдельных заключенных, то в этом вопросе они были разочарованы» (документ № 124).

Еще один доклад на имя Л.П. Берии направил И.Ф. Никишов 5 июля 1944 года (документ № 125).

В 1944 г. все главные управления, управления и самостоятельные отделы НКВД СССР написали отчеты о своей работе за годы войны. В представленном в секретариат НКВД СССР отчете Дальстроя о хозяйственной деятельности за 1941—1944 гг. было, в частности, записано: «Прогнозируемые запасы золота на территории деятельности Дальстроя составляют около 20% от прогнозируемых запасов золота во всех странах мира вместе взятых (без СССР).

С 1932 года до начала войны на Колыме было добыто 315 тонн золота.

За годы Отечественной войны добыто химически чистого золота 291 тонна.

За 1941—1944 годы затраты на капитальные работы по Дальстрою составили 1462 млн рублей.

Общая протяженность построенных Дальстроем автомобильных дорог в начале 1941 года составляла 1494 км, а в середине 1944 года — 3517 км. За годы войны была построена большая Алданская автомобильная дорога длиной 730 км от Аркагалы (Кадыкчан) до устья Восточной Хандыги (Алдан). Эта дорога связала порт Нагасво на Охотском море с судоходным Алданом.

Дальстрой имеет широко разветвленную сеть оперативных аэродромов, позволяющих поддерживать круглогодичную воздушную связь с самыми отдаленными промышленными предприятиями и геолого-разведочными партиями. Для обеспечения воздушной связи СССР с США Дальстрой построил за годы войны 6 крупных аэродромов.

Общее число работающих на приисках в 1940 году составляло 78 200 человек, а в 1944 году — 46 600 человек, т.е. сократилось на 40%. Недостаток рабочей силы был восполнен за счет механизации горных работ. Именно в годы войны Дальстроем было достигнуто всестороннее внедрение новейшей техники. Решающую роль в механизации горных работ сыграли экскаваторы: в 1940 году их было 72, а в 1944 году — 100 штук».

27 января 1945 г. Л.П. Берия направил на имя И.В. Сталина и В.М. Молотова доклад об итогах работы за 1944 г. по строительству и по выпуску продукции предприятиями НКВД СССР. В докладе говорилось, что в 1944 г. было добыто 70 534 кг химически чистого золота, или 100,9% годового плана. План по олову был выполнен на 123%, было добыто 9257 т оловянных концентратов, из которых после извлечения было получено 3145 т металлического олова, а 23 февраля 1945 г. Л.П. Берия направил на имя И.В. Сталина еще одно письмо: «В соответствии с Вашим указанием о награждении работников Дальстроя за успешное выполнение планов добычи золота и олова, представляю проекты указов Президиума Верховного Совета СССР:

1. О награждении Дальстроя НКВД СССР орденом Трудового Красного Знамени.

2. О награждении наиболее отличившихся работников Дальстроя НКВД СССР орденами и медалями СССР.

3. О награждении начальника Дальстроя тов. Никишова орденом Кутузова I степени.

Прошу Вашего решения».

Решение было принято, и 24 февраля 1945 г. председатель Президиума Верховного Совета СССР М.И. Калинин подписал три указа. Среди награжденных орденом Ленина были следующие работники Дальстроя:

Гагкаев Михаил Андреевич (начальник Северного горно-промышленного управления);

Драбкин Евель Иделевич (начальник УСВИТЛ НКВД);

Завенягин Авраамий Павлович (заместитель наркома внутренних дел СССР);

Комаров Георгий Яковлевич (управляющий трестом «Колымснаб»);

Окунев Павел Игнатьевич (начальник УНКВД по Дальстрою);

орденом Трудового Красного Знамени:

Александров Семен Петрович (заместитель начальника и главный инженер Спецметуправления НКВД СССР);

Берензон Лазарь Израилевич (начальник ЦФО НКВД СССР);

Гридасова Александра Романовна (начальник Магаданлага НКВД);

Егоров Сергей Егорович (первый заместитель начальника Дальстроя);

Карманов Георгий Кириллович (управляющий трестом «Дальстройснаб»);

Колесников Алексей Константинович (заместитель начальника Дальстроя);

Корсаков Георгий Аркадьевич (заместитель начальника Дальстроя);

Никешичев Николай Алексеевич (заместитель начальника Дальстроя по кадрам);

Прун Александр Григорьевич (заместитель начальника Дальстроя);

орденом Красной Звезды:

Владимиров Владимир Никифорович (начальник 3-го с/о НКВД СССР);

Головащенко Евсей Евменович (заместитель начальника Планового отдела НКВД СССР);

Груша Михаил Васильевич (начальник Юго-Западного горно-промышленного управления);

Долгих Иван Ильич (начальник УНКВД Хабаровского края);

Закусило Александр Алексеевич (начальник УНКВД Приморского края);

Сидоров Иван Кузьмич (начальник Политуправления Дальстроя);

Цареградский Валентин Александрович (начальник Геолого-разведочного управления Дальстроя).

Всего было награждено 1024 человека, из них: орденом Ленина — 15 человек, орденом Трудового Красного Знамени — 118, орденом Красной Звезды — 101, орденом «Знак Почета» — 178, медалью «За трудовую доблесть» — 300, медалью «За трудовое отличие» — 312 человек.

В приказе МВД СССР № 00176 от 7 марта 1945 г. «О плане производства и капитальных работах Главного управления строительства Дальнего Севера (Дальстрой) НКВД СССР в 1945 году» говорилось следующее: «В 1944 году Дальстрой успешно справился с возложенными на него задачами и досрочно закончил выполнение плана, установленного Государственным Комитетом Обороны по всем видам работ: по добыче золота на 101%, олова — 124%, угля — 148%, рыбы — 131%, заготовке пушнины на 103%, план капитальных работ выполнен на 125%.

Дальстроем проведена большая работа в области механизации горных работ. В результате круглогодичного использования экскаваторов на вскрышных

работах и внедрения экскаваторов на промывке песков, значительно перевыполнен план по объемам горных работ и достигнута высокая производительность труда. Объем экскаваторных работ, по сравнению с 1943 годом, увеличился в два раза. Извлечение олова в концентратах против 1943 года увеличилось на 9%.

Благодаря своевременно принятым мерам по расширению собственной механической базы, Дальстрой своими ремонтно-механическими предприятиями значительно обеспечил потребности в горном оборудовании, автозапчастях и в 1944 году освоил производство экскаваторов.

Проделана большая работа по реконструкции автопарка: переоборудование машин на большегрузные и газогенераторные дало значительную экономию в горючем и обеспечило перевыполнение плана грузоперевозов, при недостатке автопарка.

Местная промышленность Дальстроя в 1944 году перевыполнила план и обеспечила потребность в стекле, в пошивке вещевого довольствия и в целом ряде строительных материалов.

Внедрение мероприятий по расширению посевных площадей и поднятию урожайности овощных культур, а также развитию оленеводческого поголовья позволило в значительной степени улучшить продовольственное снабжение.

В 1945 году перед Дальстроем стоят задачи: дальнейшего повышения производительности труда, выполнения возросших объемов горных работ по обеспечению выполнения плана добычи золота и олова.

Во исполнение постановления Государственного Комитета Оборона за № 7643сс и № 7644с от 3 марта 1945 года приказываю:

1. Установить по Дальстрою НКВД СССР на 1945 год:

- а) план добычи химически чистого золота — 70 тонн;
- б) план добычи олова в 40% концентратах — 4000 тонн;
- в) план добычи угля — 550 тысяч тонн;
- г) план улова рыбы — 190 тысяч центнеров;
- д) план заготовки пушнины — 850 тысяч рублей.

2. Утвердить план капитальных работ на 1945 год в сумме 375 миллионов рублей, из них на геолого-разведочные работы — 130 млн рублей».

Этим же приказом начальник ГУЛАГа НКВД СССР В.Г. Наседкин был обязан обеспечить завоз рабочей силы в Дальстрой в количестве 25 000 человек из числа заключенных.

Приказом НКВД СССР № 204 от 13 марта 1945 г. комиссар государственной безопасности С.Е. Егоров был освобожден от должности заместителя начальника Дальстроя НКВД СССР, а подполковник гб Е.И. Драбкин — от должности начальника УСВИТЛ НКВД. Этим же приказом заместителями начальника Дальстроя были назначены: бывший начальник Юго-Западного ГПУ инженер-полковник М.В. Груша; управляющий трестом «Колымснаб» комиссар гб Г.Я. Комаров по совместительству; заместителем начальника Дальстроя и начальником УСВИТЛ генерал-майор Н.Ф. Титов (бывший зам. нач. УСВИТЛ по охране и режиму).

1 августа 1945 г. Л.П. Берия направил на имя И.В. Сталина записку, в которой говорилось: «За время войны значительно изменилась категория работающих на Дальстрое. Если в 1940 году на работах Дальстроя использовалось 200 000 заклю-



ченных, то в данное время количество используемых заключенных снизилось до 85 000 человек.

В настоящее время работы Дальстроя выполняются главным образом бывшими заключенными, освобожденными и задержанными на правах вольнонаемных без права выезда на материк.

В связи с амнистией, объявленной Указом Президиума Верховного Совета от 7 июля 1945 года, из числа работающих на Дальстрое заключенных освобождается 19 000 человек и сверх того подлежит освобождению, с разрешением выезда на материк, временно задержанных до окончания войны бывших заключенных, осужденных за антисоветскую деятельность и другие особо опасные и уголовные преступления, — 49 000 человек.

Также подлежит освобождению от работы на Дальстрое 20 000 человек бывших заключенных, судившихся за незначительные преступления, которым во время войны не было предоставлено право выезда с Колымы.

Таким образом, всего с работ Дальстроя должно быть освобождено 88 000 человек, что составляет 44% от общего числа всех работающих на Дальстрое вольнонаемных и заключенных.

Одновременное освобождение такого большого количества рабочей силы с Дальстроя ставит под угрозу выполнение планов золотодобычи и производства оловянных концентратов, как в этом году, так и на будущее время.

Докладывая об этом, НКВД СССР считает необходимым разрешить:

- а) задержать на Колыме до конца промывочного сезона по золоту на правах вольнонаемных рабочих, подлежащих освобождению по амнистии заключенных;
- б) задержать до особого распоряжения на положении вольнонаемных всех ранее освобожденных и подлежащих в ближайшее время освобождению осужденных за антисоветскую деятельность, бандитизм и прочие уголовные преступления;
- в) направить на Колыму 50 000 человек, возвращающихся из плена бывших «власовцев» для использования на работах Дальстроя.

Прошу Ваших указаний».

Соответственное решение было принято постановлением ГКО № 9702сс от 1 августа 1945 г.

Приказом НКВД СССР № 001297 от 29 октября 1945 г. во исполнение постановления СНК СССР № 2628-713сс от 13 октября того же года на Дальстрой были возложены геолого-разведочные и геолого-поисковые работы на А-9 и Б-9 (уран и торий соответственно).

Приказом НКВД СССР № 001409 от 23 ноября 1945 г. во исполнение постановления СНК СССР № 2775-789сс от 29 октября 1945 г. был установлен план добычи химически чистого золота по Дальстрою на 1946 г. в размере 72 т, олова — 4500 т, угля — 700 тысяч т, по улову рыбы — 200 тысяч центнеров. План капитальных работ был утвержден в размере 520 млн рублей.

12 января 1946 г. нарком внутренних дел СССР С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину, В.М. Молотову, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову, что в 1945 г. было добыто 70 т золота, что составляло 61% к общесоюзной добыче золота, и 4505 т олова в концентратах, что составляло 121,6% годового плана добычи.

Постановлением Совета Министров СССР № 213 от 26 января 1946 г.

о присуждении Сталинских премий за 1943—1944 годы первая премия в размере 150 000 рублей была присуждена главному геологу Геолого-разведочного управления Дальстроя Б.Н. Ерофееву с группой сотрудников (за открытие и геологическое исследование месторождений олова на северо-востоке СССР, обеспечившие создание сырьевой базы для увеличения отечественного производства олова) и начальнику Геолого-разведочного управления Дальстроя В.А. Цареградскому с группой сотрудников (за открытие и исследование новых месторождений золота на северо-востоке СССР).

12 февраля 1946 г. С.Н. Круглов доложил Л.П. Берии: «По сообщению начальника Дальстроя НКВД СССР тов. Никишова, 23 января 1946 года заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР инженер-полковник Прун около 8 часов утра у себя на квартире выстрелом в голову смертельно ранил себя. В 20 часов Прун скончался. Следствием установлено, что Прун имел с женой ссоры на семейной почве. Других причин к самоубийству не установлено».

19 февраля 1946 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берии докладную записку: «Начальник Дальстроя тов. Никишов обратился в НКВД СССР с просьбой, ввиду неудовлетворительного состояния здоровья, предоставить ему отпуск для лечения с 15 марта 1946 года. Тов. Никишов смог бы возвратиться в Дальстрой в первой половине мая с.г. Со своей стороны нахожу необходимым предоставить тов. Никишову отпуск для лечения. Прошу Ваших указаний».

Указания были даны, и приказом МВД СССР № 420 от 27 марта 1946 г. И.Ф. Никишову был предоставлен отпуск для лечения с 26 марта по 10 мая 1946 г. Исполнение обязанностей начальника Дальстроя на время отпуска Никишова было возложено на полковника М.А. Гагкаева. Приказом МВД СССР № 442 от 4 апреля 1946 г. бывший начальник Северного ГПУ М.А. Гагкаев был назначен заместителем начальника Дальстроя.

25 марта 1946 г. на имя С.Н. Круглова был направлен доклад членов комиссии по проверке работы Политуправления Дальстроя. В комиссию входили: начальник политотдела войск МВД по охране железных дорог генерал-майор Е.И. Борисоглебский, заместитель начальника Политотдела ГУЛАГа полковник А.А. Шёкин и инструктор ЦК ВКП(б) В.И. Машков. По результатам работы комиссии было предложено: «В связи с длительным пребыванием в Дальстрое (с 1939 года) начальника Политуправления т. Сидорова и несрабатанностью его с начальником Дальстроя, что отрицательно влияет на состояние партийно-политической работы, освободить т. Сидорова от занимаемой должности и перевести на другую работу». Приказом МВД СССР № 384 от 19 марта 1947 г. генерал-майор И.К. Сидоров был освобожден от должности начальника Политуправления Дальстроя МВД СССР. Этим же приказом новым начальником Политуправления Дальстроя был назначен бывший ответственный редактор журнала «Пограничник» полковник В.Ф. Шевченко.

25 мая 1946 г. С.Н. Круглов направил секретарю ЦК ВКП(б) А.А. Кузнецову письмо с просьбой освободить Г.Я. Комарова от должности заместителя начальника Дальстроя по снабжению в связи с болезнью, сообщив, что он будет использован на руководящей работе в системе МВД СССР. Приказом МВД СССР № 790 от 8 июня 1946 г. генерал-майор Г.Я. Комаров был освобожден от должности заместителя начальника Дальстроя по снабжению и управляющего треста «Колымснаб» и назначен заместителем начальника Главного архивного управления МВД СССР.

В 1946 году Дальстроею исполнилось 15 лет со дня образования. Наверное, в связи с этим 18 июля 1946 г. С.Н. Круглов направил в ЦК ВКП(б) справку о Дальстрое, в которой было, в частности, записано: «Руководство Дальстроя:

1. Начальник генерал-лейтенант И.Ф. Никишов.
2. Заместитель начальника по добыче золота — полковник М.А. Гагкаев.
3. Заместитель начальника по добыче олова — инженер-полковник М.В. Груша.
4. Заместитель начальника по геолого-разведке — генерал-майор инженерно-технической службы В.А. Цареградский.
5. Заместитель начальника по строительству — полковник М.Л. Поспелов.
6. Заместитель начальника по кадрам — полковник Н.А. Никешичев.
7. Заместитель начальника по лагерю — генерал-майор Н.Ф. Титов.
8. Начальник Политуправления Дальстроя — генерал-майор И.К. Сидоров.

Общая численность работающих в Дальстрое на 1 мая 1946 года — 205 000 человек, из них: до 69,5 тысячи заключенных; до 30,5 тысячи спецконтингент — влосовцы; до 4000 человек — военнопленные японцы.

Вольнонаемных — 101 000 человек, в том числе — 11 000 инженерно-технических работников. В составе вольнонаемных до 70% бывших заключенных.

Капвложения на строительство за 1932—1945 годы составили — 3 412 млн рублей, из них: за 1932—1937 годы — 582 млн рублей, за 1938—1940 годы — 974 млн рублей, за 1941—1945 годы — 1856 млн рублей».

28 октября 1946 г. начальник Дальстроя И.Ф. Никишов направил на имя С.Н. Круглова письмо: «Работая в течение семи лет начальником Дальстроя, я все свои силы и всего себя отдавал работе, делу.

За этот семилетний период, как я работаю начальником Дальстроя, благодаря большой заботе о Дальстрое со стороны Правительства, Центрального Комитета Партии и лично товарища Сталина, Дальстрой вырос в три раза, и эта когда-то суровая снежная пустыня на далеком Северо-Востоке превратилась в крупный культурный горнопромышленный край нашей страны.

Работая в течение семи лет в этих тяжелых суровых климатических условиях, я чувствую, что за последнее время состояние моего здоровья резко ухудшилось, сердечные припадки стали повторяться все чаще, а также усилился процесс сахарного диабета. Такое состояние моего здоровья не дает мне возможности бывать часто на приисках, а от этого страдает дело.

Прошу Вас, если можно, по окончании плана 1946 года, освободить меня от должности начальника Дальстроя.

Дорогой Сергей Никифорович, мне очень тяжело писать Вам это письмо, но я беспокоюсь не за себя, а за большое дело, за Дальстрой. Начальник Дальстроя генерал-лейтенант Никишов».

19 ноября 1946 г. С.Н. Круглов направил на имя секретаря ЦК ВКП(б) А.А. Кузнецова письмо: «Постановлением СНК СССР № 2775-789сс от 29 октября 1945 года Дальстроею разрешено командировать в США 5 специалистов для изучения иностранного опыта золотодобывающей промышленности.

Во исполнение указанного постановления МВД СССР наметило 5-х специалистов Дальстроя МВД для командировки в США в составе следующих лиц:

1. Скворцов Н.Я. — горный инженер-электромеханик.
2. Березин В.П. — горный инженер.

3. Билик С.С. — горный инженер.
4. Богатов А.Д. — инженер-металлург по обработке золотых руд.
5. Спешков А.Ф. — инженер-геолог.

Кроме изучения опыта золотодобывающей промышленности США, на вышеуказанную группу специалистов возлагается реализация импортных заказов Дальстроя, а также обеспечение качественной приемки оборудования крупной вольфрамо-обогащительной фабрики и 6-ти драг, заказанных в США.

Срок их командировки с учетом времени нахождения в пути считаем необходимым установить в 10 месяцев».

21 января 1947 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берии следующее письмо: «В соответствии с Вашим указанием нами подобрана кандидатура на должность заместителя начальника Дальстроя МВД по общим вопросам.

Мы считаем наиболее подходящим товарищем, из числа работников МВД, для назначения заместителем начальника Дальстроя, генерал-майора Семенова Ивана Павловича, ныне работающего начальником УМВД по Красноярскому краю.

Тов. Семенов рождения 1905 года, член ВКП(б) с 1929 года, прибыл на работу в МВД по мобилизации ЦК ВКП(б) в 1938 году и с января 1939 года бессменно работает в качестве начальника УМВД Красноярского края.

В прошлом тов. Семенов партийный работник. До перехода на работу в МВД работал секретарем райкома в Ленинградской области.

В качестве начальника краевого УМВД тов. Семенов проявил себя хорошо. Умеет организовать работу. За время работы в органах МВД тов. Семенов получил опыт не только в области оперативно-чекистской работы, но и в области хозяйственной: принимал участие в делах Норильского комбината, Красноярского аффинажного завода и оказывал этим предприятиям необходимую помощь.

Красноярским крайкомом ВКП(б) тов. Семенов также характеризуется положительно. Сам тов. Семенов обещает оправдать его посылку на работу в Дальстрой хорошей работой.

Прошу Вашего согласия на представление в ЦК ВКП(б) тов. Семенова заместителем начальника Дальстроя МВД».

Приказом МВД СССР № 202 от 14 февраля 1947 г. И.П. Семенов был назначен первым заместителем начальника Дальстроя.

Приказом МВД СССР № 00192 от 28 февраля 1947 г. начальнику ГУЛАГа МВД СССР В.Г. Наседкину предписывалось направить в Дальстрой в 1947 г. 50 000 физически здоровых заключенных.

В приказе было также отмечено: «Обращаю внимание начальника Дальстроя МВД СССР тов. Никишова и всего коллектива руководящих и инженерно-технических работников на необходимость сделать серьезные выводы из ошибок и уроков 1946 года и выражая уверенность, что коллектив Дальстроя, получая большую помощь Правительства в деле материально-технического обеспечения, по-большевистски будет бороться за выполнение постановления Совета Министров СССР от 17 февраля 1947 года и добьется не только выполнения, но и перевыполнения плана 1947 года по добыче золота и олова. Министр внутренних дел СССР С. Круглов».

Дело состояло в том, что если в 1945 г. было добыто 70 т золота, то в 1946 г. только 52,6 т, а в 1947 г., несмотря на все принимаемые меры, предполагалось до-

быть 41,2 т. Нужно было что-то делать, и руководство МВД СССР 28 июля 1947 г. издает приказ № 00801 «Об оказании помощи Дальстрою по выполнению плана 1947 года», которым в Дальстрой командирится заместитель министра внутренних дел СССР А.Н. Аполлонов с руководящими работниками МВД СССР, в числе которых: начальник ГУЛГМП П.А. Захаров, заместитель начальника Управления войск МВД СССР по охране особо важных объектов промышленности и железных дорог М.П. Марченков, заместитель начальника ГУ МПВО МВД СССР И.П. Мирошников, заместитель начальника ГУПВИ МВД СССР И.А. Петров и начальник отдела ГУЛГМП В.С. Фейтельсон.

А.Н. Аполлонов обязан был докладывать в МВД СССР каждую пятитдневку о ходе выполнения плана по добыче золота и олова.

Приказом МВД СССР № 378 от 18 марта 1947 г. бывший управляющий трестом «Дальстройснаб» полковник К.Д. Иноземцев был назначен заместителем начальника Дальстроя МВД СССР.

Приказом МВД СССР № 36 от 12 января 1948 г. начальник Геолого-разведочного управления Дальстроя генерал-майор инженерно-технической службы В.А. Цареградский был назначен заместителем начальника Дальстроя по совместительству.

На основании постановления Совета Министров СССР № 392-148сс от 22 февраля 1948 г. и приказа МВД СССР № 00213 от 27 февраля 1948 г. «в целях выявления в районе деятельности Дальстроя новых месторождений богатых руд А-9 и Б-9» руководству Дальстроя было предписано развернуть подземные геолого-разведочные работы по обнаруженным в 1947 г. месторождениям А-9 Бутугычгаскому, Сугунскому, Певекскому и Индигирскому и выявить в 1948 г. запасы, достаточные для организации добычи А-9.

В целях оперативного руководства и технического контроля над всеми работами по А-9 и Б-9 в составе Дальстроя было организовано специальное управление (управление № 1), начальником которого назначили бывшего начальника УМВД Челябинской области генерал-майора В.П. Павлова.

Постановлением СМ СССР № 465-178сс от 25 февраля 1948 г. и приказом МВД СССР № 00248 от 9 марта 1948 г. было отмечено, что план по добыче золота выполнен Дальстроем лишь на 59% и по олову на 75%. План по капитальным работам выполнен на 91%, а к производству кобальта в концентратах, при задании на 1947 г. в 50 т, Дальстрой совершенно не приступал.

18 мая 1948 г. в кремлевском кабинете И.В. Сталина находились на приеме с 22 до 23 часов 30 минут министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов, начальник Дальстроя И.Ф. Никишов, главный инженер и заместитель начальника Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР В.А. Черняков, заместитель начальника Дальстроя по геологоразведке В.А. Цареградский и руководитель группы по Дальстрою МВД СССР С.П. Александров.

В это же время там находились заместители председателя Совета Министров СССР: В.М. Мологов (он же министр иностранных дел СССР), Л.П. Берия, Г.М. Маленков, А.И. Микоян (он же министр внешней торговли СССР), Н.А. Вознесенский (он же председатель Госплана СССР), Л.М. Каганович (он же председатель Госснаба СССР), А.Н. Косыгин (он же министр финансов СССР).

Постановлением СМ СССР № 1723-688сс от 22 мая 1948 г. МВД СССР было разрешено организовать в Магадане горный техникум на 500 человек уча-

шихся, а также организовать Всесоюзный научно-исследовательский институт золота и редких металлов на базе центральной научно-исследовательской лаборатории и научно-исследовательского отдела Геолого-разведочного управления Дальстроя.

Для стимулирования труда заключенных МВД СССР поручалось проработать вопрос о возможности применения в оплате труда лагерников системы заработной платы.

Этим же постановлением СМ СССР было разрешено в виде исключения производить работающим заключенным, выполняющим и перевыполняющим производственные нормы, зачеты рабочих дней из расчета за каждый отработанный день: занятым на основных работах — до трех дней, на вспомогательных и подсобных работах — до двух дней срока наказания.

Система зачетов рабочих дней также распространялась на заключенных, содержащихся в Особом лагере № 5 МВД на территории Дальстроя.

МВД СССР было обявано вывезти в течение 1948 г. из Дальстроя в другие лагеря МВД всех неспособных к труду заключенных без ограничения по характеру судимости и неотбытому сроку наказания. В дальнейшем МВД СССР было обявано завозить в Дальстрой только физически здоровых заключенных в возрасте не старше 45 лет.

Приказом МВД СССР № 655 от 27 мая 1948 г. полковник М.А. Гагкаев был освобожден от должности заместителя начальника Дальстроя в связи с назначением его заместителем начальника 6-го спецотдела МВД СССР (наблюдение за работой ИТЛ и строительно-эксплуатационного управления № 11 МВД в Алданском районе Якутской АССР по добыче тория).

Приказом МВД СССР № 00605 от 29 мая 1948 г. в целях зашифровки наименований драгоценных металлов золоту было присвоено условное наименование «дерас», серебру — «скандий», платине — «титан».

3 июля 1948 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил начальнику Геолого-разведочного управления и заместителю начальника Дальстроя генерал-майору инженерно-технической службы В.А. Цареградскому телеграмму, в которой было записано: «Поздравляю Вас с 20-летней годовщиной плодотворной и успешной работы по освоению Крайнего Северо-Востока СССР».

Под Вашим руководством большой и дружный коллектив геологов Дальстроя за 20 лет провел громадную работу по геологическому исследованию Северо-Востока нашей родины и открыл много месторождений полезных ископаемых.

Очень желаю, чтобы эта деятельность не ослабевала, наоборот, развивалась и улучшалась. От успешной работы геологов и Вашей лично, Валентин Александрович, многое зависит в улучшении дел Дальстроя.

Желаю Вам здоровья и дальнейшей плодотворной работы на благо Родины».

Еще 28 февраля 1947 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берии такое письмо: «Профессор Александров С.П., работающий в Министерстве по делам Дальстроя, уже свыше года находится в командировках. По возвращении из Америки он еще не приступил к своей работе по Дальстрою.

Если он не может быть возвращен к своей работе по Дальстрою, прошу Ваше разрешение на освобождение профессора Александрова от должности руководителя группы по Дальстрою, чтобы мы имели возможность назначить на эту работу другого товарища».

В 1939 г. профессора С.П. Александрова назначили председателем комиссии по разработке 5-летнего плана Дальстроя НКВД СССР. 13 июля 1940 г. он был назначен заместителем начальника Управления горно-металлургической промышленности ГУЛАГа НКВД СССР, а 2 июля 1941 г. — главным инженером и заместителем начальника ГУЛГМП НКВД СССР. В ноябре 1944 г. Л.П. Берия направил в адрес В.М. Молотова представление на С.П. Александрова как специалиста по цветным металлам для командирования его в составе группы сотрудников НКВД СССР в Болгарию для получения геологических данных о месторождении урановых руд. 6 января 1945 г. С.П. Александров получил назначение на должность главного инженера и заместителя начальника Спецметуправления (по урану) (НИИ-9) НКВД СССР. Приказом НКВД СССР № 010 от 22 января 1946 г. группа по Дальстрою (4 человека по штату) была выделена из состава ГУЛГМП и подчинена непосредственно заместителю наркома внутренних дел СССР — куратору Дальстроя в то время А.П. Завенягину, а с марта 1946 г. — С.С. Мамулову. Руководителем группы был назначен С.П. Александров. Группа размещалась в Москве на Кузнецком мосту в доме № 26. В апреле 1946 г. С.П. Александров работал руководителем Саксонской рудно-поисковой партии МВД СССР, а в мае 1946 г. вылетел в Нью-Йорк в качестве эксперта-консультанта представителя СССР в комиссии ООН по контролю над атомной энергией (А.А. Громыко). Указом ПВС СССР от 29 октября 1949 г. С.П. Александрову в числе других награжденных за подготовку первого взрыва атомной бомбы в СССР было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Приказом МВД СССР № 897 от 14 июля 1948 г. инженер-полковник С.П. Александров был назначен директором Магаданского научно-исследовательского института золота и редких металлов (ВНИИ-1).

Приказом МВД СССР № 953 от 27 июля 1948 г. новым начальником УСВИТЛ и заместителем начальника Дальстроя по лагерю вместо генерал-майора Н.Ф. Титова назначили бывшего начальника УИТЛК и заместителя начальника УМВД Ленинградской области генерал-майора А.А. Деревянко.

Докладывая о выполнении постановления Секретариата ЦК ВКП(б) от 21 декабря 1946 г. «О недостатках в работе Политуправления Дальстроя МВД СССР», начальник Политуправления Дальстроя В.Ф. Шевченко сообщил в ЦК ВКП(б) следующие данные по состоянию на 1 сентября 1948 г.: «Всего населения на территории Дальстроя — 250 800 человек, неработающих — 26 754, из них детей — 17 922.

Всего работает — 224 046 человек, из них: вольнонаемных — 115 749 человек, заключенных — 104 828, военнопленных — 3469.

Состав вольнонаемных: договорники — 32 184; работающие иждивенцы — 5046; местные жители — 985; освободившиеся из лагерей — 49 603; спецпоселенцы — 27 931.

Мужчин — 104 230, женщин — 11 519.

С высшим образованием — 3686, со специальным средним — 4184.

Генералов — 8, старших офицеров — 222, младших офицеров — 2201.

Всего коммунистов — 8724 человека.

Политуправление издает ежедневную газету «Советская Колыма» с тиражом до 35 000 экземпляров».

Приказом МВД СССР № 001058 от 2 сентября 1948 г. «в целях оказания помощи Дальстрою в выполнении плана добычи золота и олова в 1948 году» в Ма-

гадан были командированы заместитель министра внутренних дел СССР по кадрам Б.П. Обручников и только что назначенный заместителем министра внутренних дел СССР, бывший начальник Норильского комбината МВД А.А. Панюков. В качестве заместителя министра ему было поручено курировать работу Дальстроя.

Постановлением СМ СССР № 3892-1572сс/оп от 14 октября 1948 г. и приказом МВД СССР № 001319 от 4 ноября 1948 г. был установлен план добычи золота по Дальстрою на 1949 г. в количестве 55 т, из них: по Северному ГПУ добыть — 9700 кг, Западному ГПУ — 22 300, Тенькинскому ГПУ — 12 300, Индигирскому ГПУ — 9700 и 1000 кг в результате геологоразведки.

«В целях увеличения добычи золота, а также вовлечения в эксплуатацию не полностью отработанных и нерентабельных для государственной добычи приисков» было поручено с 1 января 1949 г. организовать в Дальстрое старательскую добычу золота. Списочный состав старателей на 1949 г. установили в количестве 4000 человек с годовым намывом золота на одного человека 750 г.

28 октября 1948 г. начальник УМВД по Дальстрою генерал-майор П.И. Окунев сообщил министру внутренних дел С.Н. Круглову, что в оперативном обслуживании УМВД находится 108 000 заключенных, 29 500 спецпоселенцев «власовцев» и 85 000 вольнонаемных, из которых 50 000 человек — бывшие заключенные.

Приказом МВД СССР № 001374 от 17 ноября 1948 г. было утверждено положение о Всесоюзном Магаданском научно-исследовательском институте золота и редких металлов (ВНИИ-1 МВД СССР).

Начальнику Дальстроя разрешалось использовать на работе во ВНИИ-1 заключенных специалистов, отбывавших наказание в северо-восточных лагерях МВД, для чего следовало организовать при институте специальный лагерный пункт. Начальнику ГУЛАГа МВД СССР Г.П. Добрынину и начальнику 5-го спецотдела МВД СССР (по работе Дальстроя) М.С. Шёлкову поручалось произвести персональный отбор заключенных специалистов из других лагерей, которые могли быть использованы на работе во ВНИИ-1, и после утверждения направить их по целевому назначению в Дальстрой.

Еще 18 июня 1948 г. приказом МВД СССР № 750 первым заместителем начальника Дальстроя был назначен бывший начальник ГУЛЖДС МВД СССР генерал-майор И.Г. Петренко, а приказом МВД СССР № 1676 от 24 декабря 1948 г. он стал новым начальником Дальстроя МВД СССР. В тот же день И.Ф. Никишов направил на имя С.Н. Круглова из Магадана в Москву телеграмму: «В течение 30 лет моей напряженной работы на руководящих должностях в погранвойсках и органах НКВД, 9 лет в должности начальника Дальстроя отпуском пользовался 1 месяц в апреле 1946 года. Устал, состояние здоровья резко ухудшилось. Прошу Вас предоставить мне отпуск за проработанное время для лечения и отдыха, если я заслужил».

24 января 1949 г. И.Ф. Никишов доложил министру внутренних дел СССР С.Н. Круглову: «По сдаче дел и должности начальника Дальстроя, 20 января 1949 года прибыл в г. Москву в Ваше распоряжение. Генерал-лейтенант И. Никишов».

31 января 1949 г. из МВД СССР в Управление делами Совета Министров СССР направили письмо с просьбой о выдаче путевок в санаторий лечсанупра Кремля «Барвиха» И.Ф. Никишову и его жене А.Р. Гридасовой. Приказом МВД



СССР № 1082 от 15 августа 1949 г. И.Ф. Никишов был уволен в запас МВД по выслуге лет.

20 января 1949 г. министр внутренних дел СССР С.Н. Круглов направил новому начальнику Дальстроя И.Г. Петренко личное письмо: «Уважаемый Иван Григорьевич!

В связи с Вашим назначением на пост начальника Дальстроя и задачами работы Дальстроя по выполнению установленного плана добычи металлов в 1949 году, я решил Вам написать нижеследующее личное письмо и поделиться с Вами своими мыслями.

Дело в том, что, как Вам хорошо известно, Дальстрой в течение трех лет не выполнял установленных государственных планов производства, причем невыполнение планов производства падает на 1946—1948 годы, т.е. годы, когда я перед Правительством отвечаю за работу Министерства, в том числе и за работу Дальстроя.

Дальстрой фактом невыполнения плана, ежегодными убытками причинял большие неприятности Министерству в целом и мне как министру. Приходилось давать объяснения Правительству, искать оправдания такому положению вещей, причем, нечего греха таить, очень часто положение было не из приятных. Это положение еще усугублялось очень несолидным поведением руководства Дальстроя, которое часто выдавало обязательство по добыче металлов: золота, олова, вольфрама и кобальта, совершенно не подкрепленные реальными возможностями. Как Вам известно, так было и в 1948 году, когда тов. Никишов несколько раз называл цифры проектировок плана на 1949 год и каждый раз они были разными.

Я хорошо понимаю, что Дальстрой находится сейчас в тяжелом положении, это трудное положение объясняется и падением содержания металла в россыпях и рудах, в допущении в оловянной промышленности отставания в развитии и эксплуатации новых месторождений и в значительном отставании геолого-разведочных работ.

В то же самое время Дальстрой со своим планом стал занимать большой удельный вес, а по некоторым позициям, как, например, по олову, решающий удельный вес во всем народном хозяйстве нашего государства, и поэтому невыполнение Дальстроем своих заданий приводит к серьезному ущербу в народном хозяйстве нашей страны, и особенно по такому металлу, как олово.

Руководство Дальстроя за эти три года неоднократно вводило меня в заблуждение своими предположениями о выполнении планов: так было в 1946 году, так было особенно в 1947 году. Когда же план срывался, искали объяснения в ссылках на недостатки материально-технических ресурсов, особенно транспорта, искали различные объективные причины, которые бы дали какие-либо объяснения такому положению вещей. Конечно, слов нет, для выполнения плана Дальстрой вынужден преодолевать большие трудности, подчас от него не зависящие, но тем не менее я полностью уверен, что в таком большом хозяйстве, как Дальстрой, решающее значение имеет правильная организация, распределение и использование тех материальных и транспортных ресурсов, которые выделяются государством.

К тому же, если сравнить снабжение других отраслей промышленности страны, то нужно сказать, что Дальстрой находится в более выгодном положении. Министерство в ущерб всем другим организациям предоставляло Дальстрою макси-

мально возможные ресурсы. Задачи Дальстроя состояли в том, чтобы эти ресурсы наиболее правильно использовать, наиболее целесообразно ими маневрировать, получить от этих ресурсов максимально возможный эффект. Мне кажется, что в этом отношении Дальстроем до самого последнего времени предпринималось и делалось очень и очень мало.

Известно, скажем, какое значение имеет правильное использование морского тоннажа в снабжении Дальстроя, а в то же время простой пароходов под погрузкой и выгрузкой, пожары и аварии стали частыми явлениями в деятельности Дальстроя. Или возьмите Вы работу перевалочных баз Дальстроя в Ванино и Находке. К сожалению, в работе этих перевалочных баз имеют место многочисленные серьезные недостатки, несоблюдение первоочередности по отправке нужных грузов, неправильное складирование, хищение и порча грузов, штрафы за простой вагонов и судов. Все это снижало эффективность использования ресурсов и причиняло значительный материальный ущерб.

Вам должно быть хорошо известно, что материальные ресурсы устанавливаются государством на год. Дальстрой должен знать эти ресурсы, должен хорошенько обдумать и организовать с максимальной пользой использование этих ресурсов.

Неорганизованность, бестолковщина в этом деле всегда пагубно отражалась на работе Дальстроя и его производственных предприятий.

Вы приступаете к руководству Дальстроем со старым управленческим аппаратом. К сожалению, я не был на Дальстрое и могу судить о кадрах работников Дальстроя по тем материалам, которые ко мне поступают, и по личным встречам с немногочисленным кругом работников, главным образом руководящими работниками, но, однако, мне кажется, я не ошибусь, если скажу, что кадры в Дальстрое в основном неплохие, хорошие кадры и желают по-большевистски драться за выполнение заданий Правительства. Весь вопрос состоит в том, чтобы лучше мобилизовать эти кадры, организовать кадры, сплотить их, правильно расставить, помочь им и потребовать настоящей большевистской работы от этих кадров. В этой связи очень большие задачи выдвигаются перед аппаратом самого главка. Здесь Вы должны знать, что весь успех будет определяться качеством руководства главка производственными предприятиями. Я могу судить, что до сих пор аппарат главка, работники главка руководили предприятиями плохо, работали бюрократическими методами, не осуществляли повседневного конкретного руководства производственной деятельностью горно-промышленных управлений. Большое количество инженерно-технических работников сидит в аппарате, и в то же самое время на производстве ощущается недостаток в квалифицированных кадрах. Аварии, простои, низкая производительность труда и механизмов, неэкономное расходование ресурсов, низкий уровень технологической дисциплины, плохая постановка лагерной работы — все эти причины, на мой взгляд, играли решающее значение в неудовлетворительной работе Дальстроя.

Вам известно, что с большим трудом нам удалось правительственным органам доказать необходимость некоторого снижения уровня добычи золота, олова, вольфрама и кобальта на 1949 год. Вы сами понимаете, что о Вашей работе, как начальника Дальстроя, и моей работе, как Министра, в Правительстве будут судить по работе 1949 года. Если мы с Вами не обеспечим выполнение плана 1949 года, нам нечем будет тогда объяснять причины провала, придется тогда расписаться в своей беспомощности, в своем неумении организовать дело.

Я хорошо себе представляю, что результаты работы Дальстроя в 1949 году будут для нас с Вами своеобразным экзаменом, своеобразной проверкой и оценкой нашей деятельности, как государственных работников. Поэтому я искренне жду и от всей души желаю Вам энергичной, самоотверженной, большевистской работы за укрепление Дальстроя, за то, чтобы поставить его на крепкие ноги.

Со своей стороны особенно рекомендую Вам обратить внимание на задачи улучшения руководства всей производственной деятельности Дальстроя. В этих целях полезно было бы пересмотреть структуру, штаты и расстановку как главного управления Дальстроя, так и его горных управлений. Нужно обновить руководящие инженерно-технические кадры, выдвинуть на работу в аппарат наиболее способных и активных работников производства, а людей, засидевшихся в аппарате, передвинуть на производство. Нужно продумать вопрос об организации полноценного технического отдела главка и о назначении работника на пост главного инженера Дальстроя. Разобраться и принять меры по укреплению среднего звена работников: начальников участков, фабрик, смен, мастеров. Поднять их роль и значение, укрепить их вес и авторитет. Смело выдвигать людей из числа начальников участков и начальников принсков, которые успешно справляются со своими задачами и проявляют организаторские и административные способности.

Надо также принять энергичные меры по ликвидации отставания геолого-разведочных работ. Добиться выполнения плана 1949 года, в первую очередь, по приросту промышленных запасов. Особенно это касается сырьевой базы по олову. Вы должны с этим делом хорошо разобраться и выправить положение.

Лично займитесь работой геологоразведки. Постоянно держите эту работу под своим непосредственным контролем.

Примите все меры к использованию зимнего периода для подготовительных работ к промывочному сезону 1949 года.

В этой связи необходимо провести весь комплекс зимнего ремонта фабрик, экскаваторов, бульдозеров и горного оборудования, подготовив все к летним работам.

Теперь же развернуть самым широким фронтом строительство промывочных приборов с таким расчетом, чтобы завершить эти работы полностью к началу промывочного сезона.

На основе внедрения передовых методов организации труда развернуть во всех отраслях деятельности, и, в первую очередь, на горных работах, широкое социалистическое соревнование. Переход на систему оплаты заключенных по ставкам вольнонаемных создает все условия к тому, чтобы добиться в этом году более высокой производительности труда заключенных и общего улучшения лагерной работы.

Ликвидировать отставание в изыскательских и проектно-сметных работах, повысить техническую культуру в разработке проектов строителей, особенно крупных промышленных сооружений.

Окажите помощь в организации научно-исследовательского института в Дальстрое. Деятельность института направьте, в первую очередь, на решение основных производственных задач, на повышение извлечения металла, разработки месторождений, изыскание наилучших методов обработки труднообогатимых руд и т.д.

Уделите больше внимания оловянной промышленности Дальстроя. Прошу не забывать, что выполнение производственного плана по добыче олова в 1949 году является первостепенной задачей Дальстроя, и оловянную промышленность надо

поставить в преимущественное положение перед другими, обеспечивая ее рабочей силой, оборудованием и всеми необходимыми материалами для выполнения плана, прежде всего, раньше всего и, если можно сказать, при необходимости, в ущерб другим работам.

Уделите соответствующее внимание вопросам укрепления лагерей Дальстроя. Не забывайте, что нормальное состояние лагерей Дальстроя, поддержание соответствующего внутрилагерного режима, нормальное содержание заключенных в свою очередь не замедлит сказаться на повышении производительности труда заключенных и в конечном счете на улучшении выполнения установленного плана добычи металла в Дальстрое.

Шире и смелее опирайтесь на актив работников Дальстроя, советуйтесь с активом, прислушивайтесь к его голосу, поддерживайте и проводите в жизнь предложения, направленные на улучшение организации работ. Больше опирайтесь в работе на партийную организацию и политорганы. Держите тесную связь с МВД СССР. Информировуйте нас о Ваших планах, расчетах, намерениях. В необходимых случаях своевременно ставьте вопросы об оказании Вам помощи. Не забывайте, что Вы находитесь на огромном ответственном посту. Тысячи людей смотрят на Вас, присматриваются к Вам. Вся Ваша жизнь в Дальстрое на виду.

Повысьте требовательность прежде всего к себе. Знайте, что с Вас будут брать пример, поэтому Вы должны быть образцом большевика и на службе и в быту. Будьте требовательным и взыскательным начальником, в то же самое время проявляйте чуткость, заботу о своих подчиненных. Работайте вместе с коллективом, опирайтесь на коллектив. Министерство будет оказывать Вам всяческую помощь.

Еще раз от всей души желаю Вам всяческих успехов на Вашем новом посту.

Что касается меня, то я буду принимать все меры, чтобы Вам помочь, и буду оказывать Вам всемерную поддержку.

Крепко жму руку. С коммунистическим приветом. Круглов».

Приказом МВД СССР № 0021 от 12 января 1949 г. было объявлено, что постановлением СМ СССР № 4858-1901сс от 28 декабря 1948 г. план добычи золота в 1949 г. по Дальстрою сокращен с 55 до 51 т. Для СГУ МВД СССР план добычи золота на 1949 г. был установлен в количестве 59 300 кг.

Приказом МВД СССР № 148 от 17 марта 1949 г. заместителем начальника Дальстроя по транспорту и снабжению был назначен бывший управляющий Всесоюзного транспортного треста «Золототранс» СГУ МВД СССР генерал-майор Г.А. Корсаков (в 1940—1945 гг. он уже работал вторым заместителем начальника Дальстроя НКВД СССР).

9 апреля 1949 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берни докладную записку следующего содержания: «Ваше указание о необходимости укрепления руководства Дальстроя МВД путем посылки новых руководящих работников обсуждалось на совещании совместно со всеми заместителями Министра.

В результате обсуждения мы пришли к выводу о целесообразности выдвижения на вакантную должность первого заместителя начальника Дальстроя тов. Кузнецова Ивана Кузьмича, работающего в настоящее время заместителем тов. Мальцева в Германии (был послан в начальный период организации).

Тов. Кузнецов И.К., рождения 1899 года, член ВКП(б) с 1942 года, состоит в кадрах МВД, в системе МВД работает с 1937 года на руководящей работе по про-

ектированию и строительству гидротехнических сооружений, имеет высшее образование по горно-металлургическому производству.

Тов. Кузнецов имеет достаточный опыт работы по геологоразведке, промышленному производству и по работе обогатительных фабрик.

В личной беседе со мной тов. Кузнецов произвел положительное впечатление и не возражает против отъезда на работу в Дальстрой.

Тов. Завенягин это предложение поддерживает.

Прошу Вашего согласия».

Согласие было получено, и приказом МВД СССР № 00417 от 3 мая 1949 г. И.К. Кузнецова назначили первым заместителем начальника Дальстроя МВД СССР. В тот же день приказом МВД СССР № 547 МВД СССР ему присвоили офицерское звание «инженер-полковник».

Приказом МВД СССР № 00417 от 3 мая 1949 г. упразднились должности заместителя начальника Дальстроя по золоту и олову, которые ранее занимали М.А. Гагкаев и М.В. Груша соответственно. Этим же приказом в штат Дальстроя была введена должность главного инженера и заместителя начальника главного управления, на которую получил назначение инженер-полковник М.В. Груша. Новым заместителем начальника Дальстроя по строительству вместо освобожденного М.Л. Поспелова «как не обеспечившего надлежащего руководства порученным ему делом» был назначен бывший заместитель начальника Норильского комбината МВД инженер-подполковник И.М. Перфилов.

Приказом МВД СССР № 0272 от 6 мая 1949 г. «за необеспеченность порученного участка работы» был снят с должности заместителя начальника Дальстроя К.Д. Иноземцев, а материалы ревизионной комиссии о его неудовлетворительной деятельности, принесшей убытки Дальстрою, передали в Особую инспекцию для расследования. Приказом МВД СССР № 1466 от 12 ноября 1949 г. бывшего заместителя начальника Дальстроя полковника К.Д. Иноземцева уволили в запас МВД СССР «по выслуге лет».

Приказом МВД СССР № 750 от 18 июня 1948 г. генерал-майор Семенов И.П. из первого заместителя был переведен в заместители начальника Дальстроя, а 25 мая 1949 г. первый заместитель министра внутренних дел СССР И.А. Серов направил на имя начальника Дальстроя И.Г. Петренко телеграмму с указанием направить генерал-майора Семенова в распоряжение Управления кадров МВД СССР. Приказом МВД СССР № 1106 от 19 августа 1949 г. И.П. Семенов был назначен заместителем начальника строительства Куйбышевской ГЭС МВД по лагерю.

18 июля 1949 г. С.Н. Круглов подписал приказ МВД СССР № 0483, в котором сообщалось о том, что к 1 июля 1949 г. Дальстрой был обязан ввести в действие обогатительную фабрику № 14-бис Омсукчанского комбината. В отчетах, поступивших со строительства, докладывалось о готовности фабрики к утвержденному плану сроку. Произведенной же проверкой было установлено, что никаких зданий для фабрики не построено, а выполнены лишь нижняя обвязка и каркас отдельных цехов. «За антигосударственную практику и очковтирательство в строительстве предприятий Дальстроя» указанным приказом был снят с должности начальника Управления капитального строительства Дальстроя майор М.Д. Ахундов. Новым начальником Управления капитального строительства Дальстроя назначили инженер-майор В.П. Лазарева.

29 июля 1949 г. заместитель министра внутренних дел СССР В.В. Чернышов написал в сопроводительном письме начальнику Дальстроя И.Г. Петренко: «Направляю Вам для сведения перевод из иностранного журнала: “Советский Союз — величайшая в мире страна по добыче золота”. Как видите, сведения о Дальстрое как-то проскальзывают в иностранные журналы».

Приказом МВД СССР № 1044 от 10 августа 1949 г. новым начальником УМВД по Дальстрою вместо П.И. Окунева был назначен бывший его заместитель полковник И.И. Кольцов.

1 сентября 1949 г. С.Н. Круглов направил на имя Л.П. Берни и Г.М. Маленкова справку «О структуре МВД СССР», в которой о Дальстрое говорилось следующее: «Осуществляет задачи промышленного, энергетического, дорожного и культурно-бытового освоения районов Крайнего Севера в бассейнах рек Колымы и Индигирки, на Чукотском полуострове и на Арктическом побережье. Территория деятельности Дальстроя составляет свыше 2,5 миллиона квадратных километров».

Основным содержанием хозяйственной деятельности Дальстроя МВД СССР является добыча полезных ископаемых: золота, олова, вольфрама, кобальта и каменного угля.

В системе Дальстроя МВД СССР имеется 7 горно-промышленных управлений в составе 55 приисков, 15 рудников, 19 обогатительных фабрик, 7 мощных электростанций, узкоколейных железных дорог протяженностью в 150 километров и ряда других подсобных предприятий. Сеть автодорожных магистралей на территории Дальстроя превышает 2500 километров.

Флот Дальстроя представлен морскими судами общим тоннажем 24 тысячи тонн и речными судами — 45 тысяч тонн. Дальстрой располагает крупными морскими портами: Нагаево, Ванино, Находка. Общий годовой грузовой поток Дальстроя достигает 700 000 тонн.

Кроме того, в Дальстрое имеется собственный воздушный флот, осуществляющий перевозки грузов и людей.

Снабжение Дальстроя всеми видами материально-технических и общих ресурсов осуществляется трестами “Колымснаб” и “Дальстройснаб”.

Научно-исследовательскую работу в Дальстрое ведет Всесоюзный Магаданский научно-исследовательский институт.

Штатная численность главного управления, отраслевых управлений и производственных предприятий Дальстроя составляет 131 500 человек, в том числе офицерского состава 7000 человек, сержантского и рядового — 9500 и вольнонаемных, в том числе рабочих, 115 000 человек».

27 декабря 1949 г. С.Н. Круглов доложил И.В. Сталину, Л.П. Берни и Г.М. Маленкову, что годовой план добычи золота по Дальстрою выполнен досрочно 25 октября. За 1949 г. добыто 51,1 т золота, или на 9 т больше, чем за 1948 г.

После передачи бывшего Главзолота в 1946 г. из Министерства цветной металлургии СССР в МВД СССР, где на базе Главзолота было организовано специальное главное управление (Главспеццветмет) во главе с генерал-лейтенантом Ф.П. Харитоновым, добыча золота составляла: в 1946 г. — 40,9 т, в 1947 г. — 48,6, в 1948 г. — 52,9, в 1949 г. — 59,8 т (документ № 126).

31 декабря 1949 г. С.Н. Круглов также доложил, что план добычи олова по Дальстрою выполнен 29 декабря 1949 г. За год добыто 4200 т олова, т.е. на 856 т больше, чем в 1948 г. (документ № 127).

9 декабря 1949 г. начальник Дальстроя И.Г. Петренко и начальник Политуправления Дальстроя В.Ф. Шевченко направили на имя С.Н. Круглова письмо, в котором выступили с предложением: «С целью поощрения руководящих работников, достигших в текущем году первых результатов в преодолении многолетнего отставания Дальстроя в выполнении государственных заданий, а также поднятия и укрепления их авторитета прошу Вас разрешить Управлению кадров Министерства (т. Обручников) и руководству Дальстроя представить 4—5 руководящих работников к присвоению генеральских званий и группу работников к присвоению звания “полковник”».

Генеральские звания присваивались постановлениями Совета Министров СССР за подписью И.В. Сталина. После 1945 г. не отмечено ни одного случая присвоения генеральского звания работникам МВД СССР. Такие присвоения возобновились только после смерти Сталина.

9 декабря 1949 г. на имя С.Н. Круглова пришло еще одно сообщение из Магадана от недавно назначенного начальника УМВД по Дальстрою полковника И.И. Кольцова, который доложил об аресте группы работников Магаданского ИТЛ МВД «за систематическое присвоение и растраниживание государственных денежных средств». По делу проходила жена бывшего начальника Дальстроя И.Ф. Никишова, старший лейтенант А.Р. Гридасова и военный прокурор Дальстроя полковник юстиции Дмитриев, а также ряд других ответственных работников Дальстроя. И.И. Кольцов писал: «В целях быстрее окончания следствия по делу и избежания передачи его УМГБ, со своей стороны, считал бы целесообразным:

1. Командировать в Магадан работника Особой инспекции МВД СССР для расследования фактов о злоупотреблениях своим служебным положением со стороны военного прокурора Дмитриева и других ответственных работников Дальстроя или поручить проведение этой работы УМВД по СДС.

2. Под благовидным предлогом командировать Гридасову в г. Магадан и на месте решить вопрос о ее аресте» (А.Р. Гридасова в это время жила в Москве).

Всех арестованных по данному делу предполагалось направить в тюрьму УМВД Хабаровского края, где и вести следствие. В следственную бригаду намечалось включить сотрудников Особой инспекции, Отдела контрразведки МВД СССР и 1-го управления (оперативного) ГУЛАГа МВД СССР.

Постановлениями Совета Министров СССР № 452-165сс и № 517-187сс от 9 февраля 1950 г. и приказом МВД СССР № 00114 от 12 февраля 1950 г. «О мерах по снижению затрат на добычу золота» было отмечено, что «за истекшие 10 лет себестоимость добычи золота резко возросла.

По Дальстрою себестоимость одного грамма золота увеличилась с 6,71 рубля в 1939 году до 42,11 рубля по плану 1949 года; по Главпещцветмету с 16,52 рубля в 1939 году до 37,95 рубля по плану 1949 года; по старательской добыче с 16,52 рубля в 1939 году до 51,64 рубля по плану 1949 года.

Основными причинами увеличения себестоимости добычи золота являются:

- а) систематическое снижение среднего содержания золота в песках и рудах и, в связи с этим, резкое увеличение объемов горных работ;
- б) изменение структуры горных работ, выразившееся в увеличении удельного веса дорогостоящих и трудоемких подземных работ;
- в) увеличение цен на материалы, продовольственные и промышленные товары;
- г) повышение заработной платы в золотодобывающей промышленности.

Среднее содержание золота в песках по Дальстрою снизилось с 13,71 грамма на кубометр в 1939 году до 5,68 грамма в 1949 году, т.е. в 2,4 раза. В связи с этим объем перерабатываемой горной массы вырос с 248 кубометров на 1 килограмм золота в 1939 году до 764 кубометров в 1949 году.

На предприятиях Главспеццветмета (бывшее Главзолото) среднее содержание золота в тонне перерабатываемой руды с 11,7 грамма в 1941 году снизилось до 8,5 грамма в 1949 году, а в песках соответственно — с 9,4 грамма до 6,3 грамма. Объем горной массы на добычу одного килограмма золота из руд с 101 кубометра в 1941 году возрос до 128 кубометров в 1949 году, а объем песков соответственно — с 106 кубометров до 156 кубометров.

Объем добычи подземных песков по предприятиям Дальстроя в 1939 году составил 1 млн кубометров, или 19% от общего количества промывных песков, а по плану 1949 года — 3670 тысяч кубометров, или 40% от общего объема промываемых песков.

Достигнутые за эти годы увеличение выработки на одного рабочего в 3 раза и снижение норм расхода материалов на единицу горных работ не перекрыли затрат, возросших вследствие роста объема горных работ.

В таких условиях особое значение приобретает геолого-разведочная служба, которая должна была бы обеспечить пополнение разведанных запасов новыми месторождениями золота, расположенными в районах освоения промышленных предприятий.

Однако геолого-разведочная служба Дальстроя и Главспеццветмета МВД СССР не обеспечила в течение последних лет разведку и сдачу в эксплуатацию крупных месторождений с высоким содержанием золота, в результате чего золотодобывающая промышленность поставлена была перед необходимостью включать в эксплуатацию значительное количество бедных по содержанию золота или мелких и удаленных от основных районов золотодобычи месторождений».

Для снижения себестоимости золота предлагалось «сосредоточить главное внимание на усилении геолого-разведочных работ и обеспечении прироста запасов с более богатым содержанием золота, на перестройке работы золотодобывающих предприятий с целью дальнейшего повышения производительности труда, рационализации производственных процессов, достижении высокого уровня использования механизмов и внедрения новых высокопроизводительных машин, дальнейшего снижения норм расхода материалов, топлива, электроэнергии, а также сокращения цеховых и общезаводских расходов».

Указанными постановлениями СМ СССР за открытие новых месторождений золота с запасами свыше 25 т металла для коренного и 15 т для россыпного месторождения при содержании на выемочную мощность 15 г и выше на тонну руды для коренного месторождения или 7 г на кубометр песков для россыпных месторождений первооткрыватели представлялись к званию Героя Социалистического Труда и награждению орденом Ленина. За открытие нового месторождения золота с запасами от 10 до 25 т металла для коренного месторождения и от 10 до 15 т для россыпного месторождения при содержании на выемочную мощность 15 и выше граммов на тонну руды или 6 г на кубометр песков первооткрыватели представлялись к награждению орденом Ленина. Для первооткрывателей устанавливались премии в размере до 20 000 рублей.

Приказом МВД СССР № 00127 от 18 февраля 1950 г. было объявлено, что, «учитывая большие перспективы месторождений свинца на северо-востоке СССР,



выявленные в результате геолого-разведочных работ Дальстроя в 1948—1949 годах, и считая промышленное освоение сырьевой базы по свинцу в Дальстрое МВД СССР важнейшей государственной задачей», Совет Министров СССР постановлением № 597-242сс от 14 февраля 1950 г. утвердил специальные мероприятия по развитию геолого-разведочных работ и добыче свинца на территории деятельности Дальстроя МВД СССР на 1950—1951 годы. Под условным наименованием «свинец» подразумевалась урановая руда.

Указанным приказом МВД СССР начальник 1-го управления Дальстроя МВД СССР В.П. Павлов был назначен одновременно заместителем начальника Дальстроя, а 5-й спецотдел МВД СССР (по работе Дальстроя, начальник — инженер-полковник М.С. Шёлков) был реорганизован в Специальное управление МВД СССР со штатом 60 человек, в составе которого создали отдел по руководству работой «по свинцу» на территории деятельности Дальстроя со штатом 15 человек.

Во исполнение постановления СМ СССР № 597-242сс от 14 февраля 1950 г. приказом МВД СССР № 00128 от 18 февраля 1950 г. для заключенных, занятых на предприятиях 1-го управления Дальстроя, были установлены рекордные для системы лагерей зачеты рабочих дней:

при 100-процентном выполнении норм выработки — 1 день работы засчитывался за 2 дня срока;

при выполнении норм до 115% — 1 день за 2,5 дня срока;

при выполнении норм до 125% — 1 день работы за 3 дня срока;

при выполнении норм до 140% — 1 день работы за 3,5 дня срока;

при выполнении норм свыше 140% — 1 день работы за 4 дня срока.

Приказом МВД СССР № 0125 от 24 февраля 1950 г. было предписано завезти в лагерь Дальстроя через Ванинский транзитный пункт в навигацию 1950 г. 58 000 заключенных, в том числе — 8000 человек особо опасных государственных преступников для Берегового лагеря МВД.

Начальнику ГУЛАГА Г.П. Добрынину поручалось обеспечить отбор и отправку заключенных как за счет текущих поступлений из тюрем, так и за счет изъятия из подразделений УИТЛК-ОИТК МВД-УМВД и лагерей МВД. Отправке в лагерь Дальстроя подлежали заключенные мужчины и женщины (женщин не более 30% от общего количества завозимого контингента) в возрасте от 18 до 45 лет только первой категории физического труда, пригодные для работы в условиях Крайнего Севера, независимо от состава преступления, осужденные преимущественно к большим срокам наказания.

Приказом МВД СССР № 0257 от 18 апреля 1950 г. сообщалось, что Совет Министров СССР постановлением № 1017-358с от 7 марта 1950 г. разрешил МВД СССР по согласованию с Генеральным прокурором СССР освободить из мест заключения в 1950 г. 15 000 заключенных разных специальностей, осужденных за должностные, хозяйственные, имущественные и воинские преступления, с оставлением их в Дальстрое для работы по вольному найму до конца неотбытого срока наказания, используя эту меру как поощрение за добросовестный труд и хорошее поведение в лагерях.

22 июля 1950 г. первый заместитель Министра внутренних дел СССР И.А. Серов направил Л.П. Берни доклад: «Петренко серьезно заболел (воспаление желчного пузыря и печени). Дано указание отправить Петренко самолетом в Москву в сопровождении врача. По прибытии в Москву он будет помещен в поликлинику

МВД СССР». 8 августа 1950 г. И.Г. Петренко умер. Новым начальником Дальстроя постановлением Совета Министров СССР № 4134 от 30 сентября 1950 г. был назначен заместитель министра внутренних дел СССР Иван Лукич Митраков (постановлением СМ СССР № 3554 от 20 августа 1949 г. его назначили с должности первого заместителя министра промышленности строительных материалов СССР заместителем министра внутренних дел СССР, где поручили курировать работу Дальстроя, СГУ, Енисейстроя, 5, 6 и 7-го спецотделов).

6 января 1951 г. В.В. Чернышов представил С.Н. Круглову справку: «По телеграмме тов. Митракова о распространении шкалы зачетов рабочих дней заключенным, введенной для лагерей 1-го управления Дальстроя, на всех заключенных, работающих на оловянных приисках и рудниках, докладываю.

Считаю, что распространять льготы, введенные для заключенных на предприятиях 1-го управления, на заключенных лагерей оловянных предприятий нецелесообразно.

Для лагерей 1-го управления в порядке особого исключения по просьбе Министерства Правительство утвердило высшие зачеты — 4 дня за 1 день. Ранее таких примеров в практике ГУЛАГа не было. Поэтому широко распространять такие зачеты будет неправильно».

Приказом МВД СССР № 0028 от 16 января 1951 г. на базе Второго производственного отдела Дальстроя было создано Производственно-техническое управление по олову, начальником которого по совместительству с должностью заместителя начальника Дальстроя был назначен М.В. Груша с освобождением его от должности главного инженера Дальстроя. Этим же приказом главным инженером Дальстроя по совместительству с должностью первого заместителя начальника Дальстроя был назначен И.К. Кузнецов.

Приказом МВД СССР № 96 от 23 января 1951 г. новым начальником Политуправления и заместителем начальника Дальстроя был назначен бывший первый заместитель начальника ГУЛАГа МВД СССР полковник П.С. Буланов. Одной из причин освобождения бывшего начальника Политуправления Дальстроя от должности было то, что В.Ф. Шевченко «неправильно понимал роль Политуправления и не укреплял единоначалия начальника Дальстроя».

Приказом МВД СССР № 00101 от 2 марта 1951 г. заместителю министра внутренних дел СССР генерал-полковнику В.В. Чернышову было предписано выехать в командировку в Дальстрой для проведения совместно с руководством Дальстроя и представителями 2-го Главного управления при СМ СССР мероприятий по линии 1-го управления Дальстроя.

Приказом МВД СССР № 0263 от 17 апреля 1951 г. начальнику ГУЛАГа генерал-лейтенанту И.И. Долгих было предписано завезти в навигацию 1951 г. 46 000 заключенных в лагерь Дальстроя, из них 1000 человек особо опасных государственных преступников для Берегового лагеря. Отправке подлежали заключенные мужщины и женщины (женщин не более 20% от общего количества завозимых).

Приказом МВД СССР № 00200 от 20 апреля 1951 г. было объявлено, что на 1951 г. по Дальстрой запланировано добыть 48 500 кг золота.

23 апреля 1951 г. С.Н. Круглов направил своим заместителям И.А. Серову и Б.П. Обручникову и начальнику ГУЛАГа МВД СССР И.И. Долгих следующее предписание: «Дальстрой (т. Митраков) давно просил нас послать нового начальника Севвостлагерей вместо т. Деревянко. Министерство до сих пор этого не сде-

лало. Прошу дать Ваши предложения». Не прошло и месяца, как приказом МВД СССР № 542 от 3 мая 1951 г. новым начальником Управления исправительно-трудовых лагерей и заместителем начальника Дальстроя вместо генерал-майора А.А. Деревянко был назначен бывший заместитель начальника УМВД по Новосибирской области генерал-лейтенант Г.С. Жуков, а А.А. Деревянко 15 декабря 1951 г. перевели на должность заместителя начальника Воркуто-Печорского УИТЛ МВД по Речному лагерю.

24 мая 1951 г. А.А. Деревянко и Г.С. Жуков подписали акт приема-передачи дел УИТЛ Дальстроя, в котором было записано: «По состоянию на 22 мая 1951 года лагерный сектор Дальстроя в своем составе насчитывает 504 подразделения, в том числе:

1. Управлений — 9, в том числе Берлаг;
2. Отделений — 14;
3. ОЛПов — 129;
4. Лагпунктов — 252;
5. Лагкомандировок — 101.

Наличие заключенных в подразделениях:

1. Теньлаг — 17 220 человек.
  2. Заплаг — 16 585.
  3. Севлаг — 15 802.
  4. Индлаг — 12 729.
  5. Маглаг — 11 312.
  6. Ванлаг — 6814.
  7. Чаун-Чукотлаг — 8402.
  8. Отделение Омсукчан — 6496.
  9. Отделение Янстрой — 1544.
  10. Отделение Юго-Западлаг — 5238.
  11. Магадан, транзитное отделение — 2962.
  12. Отделение Чукотстройлаг — 6988.
  13. Отделение Транслаг — 4316.
  14. Отделение Приморлаг — 3635.
  15. Отделение Янлаг — 4156.
  16. Отделение Зырянлаг — 2861.
  17. Отделение Дорлаг — 2949.
  18. Отделение Ожогино — 1185.
  19. Отделение БерГРУ — 2712.
  20. Отделение комбинат № 3 — 4838.
  21. ОЛП Ушосдор — 1741.
  22. ОЛП Центр. больница — 2093.
  23. ОЛП комбинат № 2 — 1052.
- Всего — 143 630 человек.

По состоянию на 16 мая 1951 г. числилось — 142 722 заключенных, из них: в ИТЛ — 139 910 человек, в том числе мужчин — 122 088, женщин — 17 822; каторжан — 2812, в том числе мужчин — 2470, женщин — 342.

Для обслуживания механизмов, мелких полевых геолого-разведочных партий, дорожно-строительных бригад, лесных командировок расконвоировано — 30 392 заключенных, или 20,1% к списочному составу заключенных, из них в нарушение требований приказа МВД СССР № 0286-1950 г. — 11 709 человек.

Архив УИТЛ. Всего на 22 мая 1951 года находится на хранении 501 271 дело, из них по второму архиву (личные дела освобожденных из заключения) — 374 057 и по третьему архиву (дела на умерших заключенных) — 125 316. Все дела размещены в цокольном этаже УИТЛ в 3-х комнатах площадью 253 кв. метра.

Состав заключенных по состоянию на 1 апреля 1951 г. Всего — 144 931 человек, из них:

1. Измена Родине ст. 58, п. “а” и “б” — 16 924 человека.
  2. Шпионаж — 491.
  3. Контрреволюционный саботаж ст. 58-14 — 9445.
  4. Антисоветская агитация — 4522.
  5. Прочие контрреволюционные преступления — 1971.
- Всего за контрреволюционные преступления — 33 353 человека.
6. Хищение соцсобственности (закон от 7 августа 1932 года) — 5766.
  7. По Указу от 4 июня 1947 года “Об усилении охраны личной собственности граждан” — 26 751.
  8. То же за хищение государственного и общественного имущества — 35 489.
  9. Спекуляция — 1648.
  10. Бандитизм и вооруженное ограбление ст. 59-3, 167 — 13 735.
  11. Умышленное убийство ст. 136, 137, 138 — 3735.
  12. Имущественные преступления ст. 162, 178 — 4383.
  13. Хулиганство ст. 74 и Указ от 10 августа 1940 года — 2830.
  14. За побег из мест заключения, ссылки и высылки ст. 82 — 1994.
  15. Дезертирство ст. 193-7 — 2592.
  16. Должностные и хозяйственные преступления — 3383.
  17. Прочие преступления — 9313.
- Всего заключенных, кроме осужденных за к/р преступления — 111 617 человек.

Возрастной состав осужденных:

1. до 18 лет — 17 человек.
  2. от 18 до 25 лет — 63 062.
  3. от 26 до 40 лет — 67 738.
  4. от 41 до 45 лет — 9029.
  5. от 46 до 50 лет — 4327.
  6. от 51 до 60 лет — 680.
  7. старше 60 лет — 23.
- Всего — 144 931 человек.

По срокам осуждения:

1. до 1 года — 186 человек.
  2. от 1 до 3-х лет — 3027.
  3. от 3 до 5 лет — 18 127.
  4. от 5 до 10 лет — 79 841.
  5. от 10 до 15 лет — 20 954.
  6. от 15 до 20 лет — 10 966.
  7. свыше 20 лет — 11 830.
- Всего — 144 931.

Физическое состояние заключенных:

1. 1-я категория физического труда — 116 991 человек, или 82,81% от списочного состава заключенных.
2. 2-я категория — 22 045, или 15,6%.
3. Инвалиды — 1709, или 1,2%.

Смертность от бытового, производственного травматизма и огнестрельных ранений.

1. Бытовые травмы: в 1950 году — 142 человека, или 28,17% к общей смертности; в 1951 году — 197 человек, или 28,6%.
  2. Производственные травмы: в 1950 году — 61 человек, или 12,1% к общей смертности; в 1951 году — 49 человек, или 7%.
  3. Огнестрельные ранения: в 1950 году — 40 человек, или 7,93% к общей смертности; в 1951 году — 53 человека, или 7,66%.
  4. Прочие заболевания: в 1950 году — 261 человек, или 51,8% к общей смертности; в 1951 году — 392 человека, или 56,74%.
- Всего: в 1950 году — 504 человека, или 100%; в 1951 году — 691 человек, или 100%.

Личный состав военизированной стрелковой охраны (ВСО) по состоянию на 1 мая 1951 года: по штату — 19 450 человек, в наличии — 13 761, некомплект — 5689.

Из общего количества сержантского и рядового состава: срочной службы — 5504 человека, договорники — 3563, бывшие заключенные — 2572, репатрианты — 683, досрочно освобожденные — 801.

Вооружение: станковый пулемет «Максим» — 30 штук, 7,62 мм ручной пулемет ДП — 127, ППШ — 1619, 7,62 мм винтовка Драгунова — 10 299, 7,62 мм винтовка модернизированная — 2150, 7,62 мм винтовка пехотная — 1712, 7,62 мм карабин — 5, 7,5 мм винтовка японская — 1323, 7,92 мм маузер — 164, 7,62 мм револьвер наган — 2491, 7,62 мм пистолет «ТТ» — 1104.

В 1950 году бежало — 581 человек. На 20 мая 1951 года из них в бегах — 68 человек.

Особый лагерь № 5 МВД «Береговой» (Берлаг). Лимит наполнения по приказу МВД СССР № 00639 от 18 октября 1950 года — 35 000 человек. По состоянию на 20 мая 1951 года — 28 908 заключенных, из них мужчин — 19 513, женщин — 5636, каторжан — 3759 (мужчин — 3 020, женщин — 739).

Контингент особого лагеря № 5 МВД содержится в следующих лаготделениях:

1. Лаготделение (л/о) № 1 при горно-рудном комбинате «Хениканджа» — 1471 человек.
2. л/о № 2 при руднике им. Белова Тенькинского ГПУ — 787.
3. Лаготделение № 3 при руднике им. Матросова Тенькинского ГПУ — 1517.
4. л/о № 4 при горно-рудном комбинате № 1 «Бутугычаг» — 5929.
5. л/о № 5 при руднике им. Лазо Юго-Западного ГПУ — 2672.
6. л/о № 6 при горно-рудном комбинате «Каньон» Юго-Западного ГПУ — 956.
7. л/о № 7 при горно-рудном комбинате «Аляскитовый» Индигирского ГПУ — 1635.
8. л/о № 8 при Утинском золото-рудном комбинате Северного ГПУ — 1552.
9. л/о № 9 при Эльгенском угольном районе Юго-Западного ГПУ — 1063.

10. л/о № 10 при Аркагалинском угольном управлении — 1671.
  11. л/о № 11 при прииске «Днепровский» Юго-Западного ГПУ — 1258.
  12. л/о № 12 при Оротуканском заводе — 667.
  13. л/о № 13 при прииске им. Горького Северного ГПУ — 1450.
  14. л/о № 17 при управлении Энергострой — 1266.
  15. л/о № 18 при 1-м управлении Дальстроя — 1222.
  16. л/о № 19 — транзитное в г. Магадане — 3792.
- Всего — 28 908 человек».

4 июня 1951 г. В.В. Чернышов направил на имя С.Н. Круглова рапорт: «Докладаю, что 4 июня с.г. в соответствии с Вашим разрешением из командировки с территории Дальстроя вернулся и к исполнению своих служебных обязанностей приступил».

8 июня 1951 г. В.В. Чернышов доложил С.Н. Круглову: «Обследовал: Чаун-Чукотское, Янское, Юго-Западное, Западное, Тенькинское и Северное ГПУ. Порты Нагаево, Певек и Колымо-Индибирское пароходство.

Проверка состояния лагерей, режима и охраны заключенных в проверяемых предприятиях Дальстроя показала, что общее состояние бытового и хозяйственно-го устройства ИТЛ Дальстроя с трудом может быть названа удовлетворительным».

Приказом МВД СССР № 1032 от 8 августа 1951 г. генерал-майор Г.А. Корсаков был освобожден от должности заместителя начальника Дальстроя и назначен начальником района Кировскстроя ГУЛГМП МВД СССР (приказом МВД СССР № 826 от 11 июля 1952 г. он будет уволен из органов МВД по болезни, во изменение этого приказа 5 января 1954 г. приказом МВД СССР № 34 Г.А. Корсаков будет уволен по фактам дискредитации, а постановлением Совета Министров СССР № 1892-868с от 8 сентября 1954 г. будет лишен звания «генерал-майор»).

17 августа 1951 г. В.В. Чернышов направил С.Н. Круглову записку: «По телеграмме тов. Митракова вношу следующее предложение:

1. Тов. Кузнецова назначить начальником 1-го управления Дальстроя с одновременным оставлением его на положении первого заместителя начальника Дальстроя.

В связи с некоторым сокращением объемов добычи металла при довольно сильном аппарате 1-го управления тов. Кузнецов в 1952 году сумеет справиться и с работой 1-го заместителя и с работой 1-го управления.

2. Назначить заместителем начальника Дальстроя по общим вопросам (автомобильный, речной и морской транспорт, средства связи, Колымснаб и УМТС) тов. Любый, который может быть легко освобожден от работы в Эннсейстрое.

3. Тов. Груша освободить от должности начальника управления по олову и назначить его главным инженером Дальстроя вместо тов. Кузнецова.

4. Начальником оловянного управления утвердить тов. Александрова (ныне зам. нач. оловянного управления и главный инженер этого управления»).

Вопрос был решен следующим образом.

Приказом МВД СССР № 1274 от 24 сентября 1951 г. генерал-майора В.П. Павлова освободили от должности начальника 1-го управления (п/я № 14) Дальстроя и заместителя начальника Дальстроя МВД СССР. Этим же приказом новым начальником 1-го управления и заместителем начальника Дальстроя назначили бывшего начальника Западного ГПУ генерал-майора С.И. Шемена.

Приказом МВД СССР № 1395 от 18 октября 1951 г. заместителем начальника Дальстроя по транспорту назначили бывшего начальника Тенькинского ГПУ инженер-полковника В.В. Волкова.

Приказом МВД СССР № 394 от 27 марта 1952 г. заместителем начальника Дальстроя по общим вопросам был назначен бывший управляющий трестом «Лензолото» СГУ МВД СССР инженер-полковник Ю.В. Чугуев.

Приказом МВД СССР № 00309 от 23 февраля 1952 г. начальнику ГУЛАГа И.И. Долгих было предписано завести в навигацию 1952 г. 30 000 заключенных в лагерь Дальстроя. С этаплируемыми заключенными предлагалось направить 10% стрелков самоохраны с остатком срока наказания не менее одного года. При отсутствии стрелков самоохраны надлежало отобрать заключенных, осужденных за маловажные преступления, могущих быть использованными в самоохране.

Приказом МВД СССР № 797 от 5 июля 1952 г. новым заместителем начальника Дальстроя по строительству был назначен бывший заместитель начальника Дальстроя по транспорту инженер-полковник В.В. Волков. Заместителем начальника Дальстроя по транспорту стал бывший начальник 1-го производственного отдела и заместитель главного инженера Дальстроя горный директор 1-го ранга административной службы Г.Н. Богданов. Этим же приказом бывшего заместителя начальника Дальстроя по строительству инженер-полковника И.М. Перфилова освободили от занимаемой должности в связи с болезнью.

Приказом МВД СССР № 1267 от 22 октября 1952 г. новым начальником 1-го управления (п/я № 14) Дальстроя вместо генерал-майор С.И. Шемена был назначен его заместитель полковник внутренней службы Н.Н. Ермилов, но, в отличие от Шемены, заместителем начальника Дальстроя он не стал. После освобождения от работы в Дальстрое С.И. Шемена приказом МВД СССР № 01281 от 21 ноября 1952 г. был назначен на должность начальника УИТЛ и строительства железной дороги Красноярск — Енисейск.

В 1941—1953 гг. работу Дальстроя курировали следующие заместители наркомминистра внутренних дел СССР: с 17 июня 1941 г. — А.П. Завенягин; с 25 апреля 1946 г. — С.С. Мамулов; с 19 июля 1948 г. — А.А. Панюков; с 24 августа 1949 г. — И.Л. Митраков; с 6 января 1950 г. — В.В. Чернышов; с 10 февраля 1951 г. — И.Л. Митраков.

После смерти И.В. Сталина на основании постановления Совета Министров СССР № 832-370сс от 18 марта 1953 г. Дальстрой из МВД СССР был передан в ведение Министерства металлургической промышленности СССР. Акт о приеме-передаче Дальстроя 3 апреля 1953 г. подписали: заместитель министра внутренних дел СССР С.Н. Круглов и Министр металлургической промышленности СССР И.Ф. Тевосян. В акте было записано:

«Добыча металлов в Дальстрое производилась на приисках, рудниках и обоганительных фабриках, объединенных в горно-промышленные управления (ГПУ).

Золотодобывающие предприятия объединены в 4 ГПУ: Северное, Западное, Тенькинское и Индигирское.

Северное ГПУ расположено в поселке Ягодное на расстоянии 545 км от Магадана.

Западное ГПУ расположено в поселке Сусуман на расстоянии 641 км от Магадана.

Тенькинское ГПУ расположено в поселке Усть-Омчуг на 265 км Тенькинской автомагистрали.

Индигирское ГПУ расположено в поселке Нера на расстоянии 1060 км от Магадана.

Оловодобывающие предприятия объединены в 4 ГПУ: Юго-Западное, Янское, Чаун-Чукотское и Омсукчанское.

Юго-Западное ГПУ расположено в поселке Сеймчан на расстоянии 600 км от Магадана.

Янское ГПУ расположено в поселке Эге-Хая на расстоянии 1200 км от Магадана.

Чаун-Чукотское ГПУ расположено в поселке Певек на расстоянии более 2000 км от Магадана.

Омсукчанское ГПУ расположено в поселке Омсукчан на расстоянии 560 км от Магадана.

Северное ГПУ: численность персонала — 18 392 человека, из них вольнонаемных — 8624 (18 392/8624).

Западное ГПУ: 23 598/13 382.

Тенькинское ГПУ: 18 946/6365.

Индигирское ГПУ: 16 655/6024.

Юго-Западное ГПУ: 9074/3692.

Янское ГПУ: 6185/2955.

Омсукчанское ГПУ: 5463/2055.

Чаун-Чукотское ГПУ: 10 412/3186.

Дальстройуголь: 1797/676.

Управление местных строительных материалов: 2575/729.

Управление подсобного хозяйства: 7466/3472.

Энергоуправление: 4902/4192.

Управление заводами: 9493/4654.

Управление автомобильного транспорта: 11 056/6778.

Колымо-Индигирское речное пароходство: 4517/3013.

Управление шоссейными дорогами: 3130/1640.

Управление связи: 3608/3608.

Управление морского пароходства: 712/712.

Управление воздушного транспорта: 794/794.

Непромышленные хозяйства (городской коммунальный отдел, Санитарное управление, издательство) — 10 781/7530.

Горный техникум — 1051/1051.

ВНИИ-1 — 300/300.

Дальстройпроект: 1100/1100.

Колымснаб: 22 862/15 278.

Геолого-разведка:

1. Сеймчанское районное геолого-разведочное управление (райГРУ) — 1940/915.

2. Омсукчанское райГРУ — 1319/1319.

3. Берелехское райГРУ — 4099/1343.

4. Верхне-Колымское райГРУ — 4400/2403.

5. Средне-Колымское райГРУ — 1840/1037.



6. Нижне-Колымское райГРУ — 931/401.
7. Верхне-Индигирское райГРУ — 2993/1834.
8. Нижне-Индигирское райГРУ — 1500/560.
9. Янское райГРУ — 2487/1430.
10. Алданское райГРУ — 1112/600.
11. Чаунское райГРУ — 977/452.
12. Геологический отдел Чукотстроя — 1045/375.

Дальстройснаб в Москве — 152 человека по штату, 141 в наличии.

Под Москвой в районе Истры строятся дом отдыха и пионерский лагерь.

В Лоо (в районе г. Сочи) запланировано строительство пионерского лагеря».

17 февраля 1954 г. начальник Спецуправления Министерства цветной металлургии СССР М.И. Коньчев представил министру П.Ф. Ломако справку о производственно-хозяйственной деятельности Дальстроя за 1953 г.

Добыча золота: в 1952 г. — 49 148 кг, в 1953 г. — 47 651 кг.

Добыча олова: в 1952 г. — 5346,7 т, в 1953 г. — 4013 т.

Капвложения: план на 1953 г. — 840 млн рублей, освоено — 855,7 млн рублей, из них:

- а) строительно-монтажные работы — 355,8 млн рублей;
  - б) геолого-разведочные работы — 143 млн рублей;
  - в) приобретение оборудования и прочие вложения — 356,9 млн рублей.
- Рабочая сила: 1952 г. — 233,300 человек; 1953 г. — 213 900 человек, из них:
- а) основная деятельность — 169 800 человек;
  - б) капитальное строительство — 25 300 человек;
  - в) геологоразведка — 18 800 человек.

В результате амнистии, снятия ограничений в выезде и освобождением заключенных по окончании срока наказания из Дальстроя убыло с 1 апреля до 1 ноября 1953 г. 91 300 человек рабочих.

Поступило за это же время (вербовка из числа амнистированных и завоз заключенных) — 40 600 человек, то есть общая убыль составила — 50 700 человек.

18 июня 1953 г. за подписью заместителя начальника Спецуправления Министерства металлургической промышленности СССР М.И. Коньчева и заместителя начальника Дальстроя Ю.В. Чугуева на имя министра металлургической промышленности СССР И.Ф. Тевосяна был представлен расчет повышения плановых затрат на добычу золота по Дальстрою на 1953 г. в связи с проведением амнистии заключенных. Так, в документе было записано, что в связи с освобождением заключенных по амнистии увеличение себестоимости золота за счет повышения удельного веса вольнонаемных составляет 59 млн рублей за год или 1 рубль 41 копейка за 1 г золота. Расчет был следующим: численность рабочих горных управлений по плану на 1953 г. — 59 300 человек, по измененному плану — 49 800 человек, в том числе в золотодобывающих предприятиях: 40 200 по плану на 1953 г., 33 600 по измененному плану. Из них вольнонаемных — по плану — 15 700 человек, по измененному плану — 19 100. Заключенных по плану — 24 500 человек, по измененному плану — 14 500. Удельный вес вольнонаемных: по плану — 39%, по измененному плану — 56,8%.

По измененному плану количество вольнонаемных рабочих составляло 19 100 человек, а при удельном весе по утвержденному плану в 39% должно было бы составлять 13 200 человек, или на 5900 человек меньше.

Среднегодовая зарплата вольнонаемного рабочего по плану составляла — 16 677 рублей, а заключенного — 6673 рубля, то есть на 10 004 рубля меньше. Отсюда повышение себестоимости золота за счет увеличения удельного веса вольнонаемных рабочих составляла: 10 004 рубля  $\times$  5900 человек = 59 млн рублей или на 1 г золота (59 млн рублей: 42 тонны) = 1 рубль 41 копейка.

В тот же день, 18 июня 1953 г., М.И. Конычев и Ю.В. Чугуев представили И.Ф. Тевосяну справку о наличии рабочей силы Дальстроя в 1953 г. По плану на 1953 г. было утверждено 182 950 человек. Имелось в наличии на 1 апреля 1953 г. 235 370 человек, из них: вольнонаемных рабочих — 66 290 человек, заключенных в лагерях Минюста — 145 640, заключенных в лагерях МВД — 23 440, освобождается всего — 84 352, из них по амнистии — 50 793, заключенных по окончании срока наказания — 15 074, вольнонаемных после снятия ограничения в выезде — 18 485, остается на списочном составе — 151 018, в том числе заключенных — 103 213.

2 августа 1953 г. Спецуправлением ММП СССР была представлена справка на имя И.Ф. Тевосяна о добыче золота и олова Дальстроем в 1933—1953 годах: 1933 — 0,8 т золота; 1934 — 5,5; 1935 — 14,5; 1936 — 33,3; 1937 — 51,4 т золота и 40 т олова в концентратах; 1938 — 61,9/202; 1939 — 66,3/507; 1940 — 80/1917; 1941 — 75,8/3226; 1942 — 74,4/3580; 1943 — 70,1/3902; 1944 — 70,4/3703; 1945 — 69,5/4509; 1946 — 52,6/4723; 1947 — 41,2/4141; 1948 — 43,6/3344; 1949 — 52,4/4207; 1950 — 49/3612; 1951 — 49,2/4586; 1952 — 49,2/5345; 1953 — 49,2/5400.

В 1956 г. в Минцветмете СССР был подготовлен доклад, в котором приводились такие данные:

добыча золота в России в 1814—1820 гг. составила 299 кг; мировая добыча золота в этот же период — 11 445 кг; удельный вес России в мировой добыче золота — 2,6% (299/11 445/2,6%);

добыча золота в 1851—1860 гг.: в России — 25 679 кг / в мире — 200 589 кг / удельный вес России в мировой добыче — 12,8%;

добыча золота в 1891—1900 гг.: в России — 40 298 кг / в мире — 316 213 кг / удельный вес России в мировой добыче — 12,2%;

добыча золота в 1911—1916 гг.: в России — 31 594 кг / в мире — 416 960 кг / удельный вес России в мировой добыче — 7,6%.

Мировая добыча золота (в тоннах без СССР): в 1952 г. — 761,5; в 1953 г. — 754,2; в 1954 г. — 794,3, из них: Южно-Африканский союз: в 1952 г. — 367,6 / в 1953 г. — 371,3 / в 1954 г. — 411,6; Канада: 139,1 / 126,5 / 133,1; США: 59,9 / 61,9 / 58,1; Австралия: 30,5 / 33,4 / 34,5; Золотой Берег: 21,5 / 22,7 / 24,5; Южная Родезия: 15,5 / 15,6 / 16,7; Филиппины: 14,6 / 15 / 13,4; Мексика: 14,3 / 14,3 / 12,1; Колумбия: 13,1 / 13,6 / 12; Конго: 11,5 / 11,5 / 11,5; Япония: 6,2 / 7,1 / 7,8; Индия: 7,5 / 6,6 / 6,9; прочие: 60,2 / 54,6 / 52,2.

В 1932—1955 годы в СССР было добыто — 2521,4 т золота, из них: Дальстроем — 1148,4 тонны; Главозолотом — 1373 тонны.

По имеющимся данным, в лагерях УСВИТЛ-УИТЛ Дальстроя в разные годы находилось: на 1 января 1933 г. — 11 100 заключенных; на 1 января 1934 г. — 29 659; на 1 января 1935 г. — 36 313; на 1 января 1936 г. — 48 740; на 1 января 1937 г. — 70 414; на 1 января 1938 г. — 90 741; на 1 января 1939 г. — 117 926; на 1 января 1940 г. — 161 946; на 1 января 1941 г. — 179 041; на 1 января 1942 г. — 147 976; на 1 января 1943 г. — 96 341; на 1 января 1944 г. — 76 388; на 1 января 1945 г. — 87 335; на 1 янва-

ря 1946 г. — 69 459; на 1 января 1947 г. — 79 613; на 1 января 1948 г. — 106 893; на 1 января 1949 г. — 93 115; на 1 января 1950 г. — 129 411; на 1 января 1951 г. — 154 242; на 1 января 1952 г. — 167 737; на 1 января 1953 г. — 151 069; на 1 января 1954 г. — 88 077 человек.

В 1932—1937 годы прибыло — 129 103 заключенных, было освобождено — 42 000, умерло — 4000; в 1938 г. прибыло — 67 405, было освобождено — 16 000, умерло — 12 400; в 1939 г. прибыло — 71 492, было освобождено — 13 339, умерло — 9577, бежало — 19; в 1940 г. прибыло — 48 332, было освобождено — 20 667, умерло — 9274, бежало — 22; в 1941 г. прибыло — 27 182, было освобождено — 27 361, умерло — 15 676, бежало — 838; в 1942 г. прибыло — 12 482, было освобождено — 26 537, умерло — 14 933, бежало — 1114; в 1943 г. прибыло — 22 164, было освобождено — 26 651, умерло — 11 156, бежало — 1225; в 1944 г. прибыло — 31 876, было освобождено — 11 531, умерло — 6657, бежало — 437; в 1945 г. прибыло — 23 090, было освобождено — 28 992, умерло — 7608, бежало — 300; в 1946 г. прибыло — 31 494, было освобождено — 14 817, умерло — 3931, бежало — 402; в 1947 г. прибыло — 60 653, было освобождено — 19 642, умерло — 10 312, бежало — 453; в 1948 г. прибыло — 40 584, было освобождено — 27 657, умерло — 4648, бежало — 576; в 1949 г. прибыло — 79 560, было освобождено — 18 376, умерло — 1946, бежало — 562; в 1950 г. прибыло — 66 215, было освобождено — 21 077, умерло — 2114, бежало — 591; в 1951 г. прибыло — 59 384, было освобождено — 27 162, умерло — 2546, бежало — 759; в 1952 г. прибыло — 19 116, было освобождено — 25 337, умерло — 1690, бежало — 309; в 1953 г. прибыло — 19 469, было освобождено — 74 200, умерло — 679, бежало — 171.

Всего в 1932—1953 годы прибыло — 809 601 человек, было освобождено — 432 346, умерло — 119 647, бежало — 7778.

В особом лагере № 5 МВД (Береговом) содержалось по состоянию на 1 января 1949 г. — 15 570 заключенных (из них — 4801 человек каторжан — ктр); на 1 января 1950 г. — 23 906 (из них ктр — 3988); на 1 января 1951 г. — 28 716 (из них ктр — 3846); на 1 января 1952 г. — 31 989 (из них ктр — 3804); на 1 января 1953 г. — 24 009 (из них ктр — 3084); на 1 января 1954 г. — 21 388 (из них ктр — 480).

В 1948 г. прибыло — 17 678 заключенных, освобожденных не было, умерло — 146, бежало — 3. В 1949 г. прибыло — 15 533, было освобождено — 189, умерло — 383, бежало — 15. В 1950 г. прибыло — 8682, было освобождено — 674, умерло — 303, бежало — 2. В 1951 г. прибыло — 6402, было освобождено — 1766, умерло — 325, бежало — 2. В 1952 г. прибыло — 486, было освобождено — 3500, умерло — 268, бежавших не было. В 1953 г. прибыло — 1471, было освобождено — 4054, умерло — 184, бежавших не было. В 1954 г. прибыло — 58, было освобождено — 2642.

Всего в 1948—1954 годах прибыло в особый лагерь № 5 МВД — 50 310 заключенных, было освобождено — 12 825, умерло — 1609, бежало — 22.

Всего в 1932—1954 гг. в ИТЛ Дальстроя и в особый лагерь № 5 МВД прибыло — 859 911 заключенных; было освобождено — 445 171, умерло — 121 256, бежало — 7800.

## СТРУКТУРА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДАЛЬНОГО СЕВЕРА (ГУСДС) НКВД СССР (ДАЛЬСТРОЙ) (1938—1953)

Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 260 от 4 марта 1938 г. было предписано передать в ведение НКВД СССР Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы (Дальстрой), преобразовав этот трест в Главное управление строительства Дальнего Севера (ГУСДС) НКВД СССР (Дальстрой).

Приказом НКВД СССР № 00363 от 9 июня 1938 г. была объявлена следующая структура Дальстроя НКВД СССР:

Отделы главного управления:

Начальник главного управления.

Секретариат.

Научно-технический совет.

Политический отдел.

Административно-гражданский отдел.

Отдел кадров.

Специальный отдел.

Старший юрисконсульт.

Планово-экономический отдел.

Главная бухгалтерия.

Производственно-технический отдел.

Геолого-разведочный отдел.

Отдел технического снабжения.

Отдел общего снабжения.

Торговый отдел.

Административно-хозяйственный отдел.

Санотдел.

Отдел автотранспорта.

Отдел гужтранспорта.

Отдел связи.

Коммунально-городской отдел.

Авиаотряд.

Производственные управления:

Южное горно-промышленное управление (ГПУ).

Северное ГПУ.

Западное ГПУ.

Индигирское ГПУ.

Управление капитального строительства.

Управление дорожного строительства.

Управление морского транспорта.

Управление Колымского речного транспорта.

Управление сельского и лесного хозяйства.

Управление рыбного промыслового хозяйства.

Управление Московское с отделениями:

1) Ленинградское.

- 2) Мурманское.
- 3) Новосибирское.
- 4) Владивостокский отдел.
- 5) Иркутское.
- 6) Одесское.
- 7) Судостроительная верфь в Качуге.

Севвостлагерь ГУЛАГа НКВД СССР с непосредственным подчинением начальнику Дальстроя.

Приказом НКВД СССР № 00113 от 3 февраля 1939 г. была утверждена структура и штаты Политуправления Дальстроя НКВД СССР:

Начальник Политуправления.

Заместитель начальника Политуправления.

Помощник начальника Политуправления по комсомолу.

Инструктор по кадрам.

1 отдел (пропаганды и агитации).

2 отдел (организационно-партийной работы).

3 отдел (парткомсомольского учета).

4 отдел (промышленно-строительный).

5 отдел (советского, профессионального и колхозного строительства).

6 отдел (центральная парткомиссия).

Всего по штатам Политуправления Дальстроя НКВД СССР числилось 53 человека.

Приказом НКВД СССР № 037 от 22 февраля 1939 г. на основании постановления Экономического Совета при СНК СССР № 80-14сс от 2 февраля 1939 г. «для снабжения продовольственными и промышленными товарами, техническими материалами и оборудованием Дальстроя и населения районов деятельности Дальстроя» в составе главного управления были организованы два Всесоюзных государственных треста «Дальстройснаб НКВД» и «Колымснаб НКВД». Первый трест располагался в Москве, второй — в Магадане. Управляющим трестом «Дальстройснаба» был временно назначен начальник Московского управления Дальстроя Н.М. Мешков, а приказом НКВД СССР № 166 от 13 марта 1940 г. Московское управление Дальстроя было ликвидировано с передачей всех своих функций «Дальстройснабу НКВД».

Приказом НКВД СССР № 001670 от 14 ноября 1941 г. была объявлена следующая структура УНКВД по Дальстрою:

Руководство:

Начальник управления.

Заместитель начальника.

Заместитель начальника по милиции (он же — начальник Управления милиции).

Заместитель начальника по кадрам (он же — начальник Отдела кадров УНКВД).

Секретариат.

Отделение разведки.

Отделение контрразведки.

Секретно-политический отдел.

Экономический отдел.

Транспортный отдел.

1 спецотделение.

2 спецотделение.

Пеленгаторная станция.

3 спецотделение.

5 спецотделение

Управление милиции.

Штаб МПВО.

Отдел кадров.

ХОЗО.

Финансовое отделение.

Внутренняя тюрьма.

Негласный состав (22 человека), из них: группа 2-го спецотделения «ПК», 1-я группа 3-го спецотделения (наружная разведка), 2-я группа 3-го спецотделения (агентурная установка).

Всего по УНКВД — 267 человек по штату. Всего по УНКВД с райотделами — 453 человека.

Приказом МВД СССР № 00872 от 20 сентября 1949 г. была утверждена новая структура Дальстроя:

Руководство:

Начальник Дальстроя (И.Г. Петренко).

Первый заместитель начальника Дальстроя (И.К. Кузнецов).

Главный инженер и заместитель начальника Дальстроя (М.В. Груша).

Заместитель начальника Дальстроя по геолого-разведочной службе, он же начальник Геолого-разведочного управления Дальстроя (В.А. Цареградский).

Заместитель начальника Дальстроя по лагерю, он же начальник Управления исправительно-трудовых лагерей (УИТЛ) Дальстроя (А.А. Деревянко).

Заместитель начальника Дальстроя по транспорту и снабжению (Г.А. Корсаков).

Заместитель начальника Дальстроя по кадрам (Н.А. Никешичев).

Заместитель начальника Дальстроя по строительству (И.М. Перфилов).

Отделы в составе Главного управления:

Секретариат.

Секретный отдел.

Моботдел.

Первый производственный отдел (по добыче золота).

Второй производственный отдел (по добыче олова).

Технический отдел.

Отдел главного механика.

Маркшейдерский отдел.

Автомобильный отдел.

Транспортный отдел.

Отдел буровзрывных работ.

Химический отдел.

Отдел капитального строительства.

Планово-экономический отдел.

Финансовый отдел.

Главная бухгалтерия.

Отдел нормирования труда и заработной платы.

Отдел кадров.

Отдел найма и увольнения.

Отдел сбыта готовой продукции.

Коммунально-бытовой отдел.

Лесной отдел.

Строительно-техническая инспекция.

Горно-техническая инспекция.

Инспекция котлонадзора.

Юридическое бюро.

Хозяйственный отдел.

Центральное конструкторское бюро.

Политическое управление Дальстроя (В.Ф. Шевченко).

УИТЛ Дальстроя (А.А. Деревянко):

а) Аппарат управления:

Руководство управления.

Первый отдел.

Отдел охраны и режима.

Специальный отдел.

Культурно-воспитательный отдел.

Санитарный отдел.

Коммунально-бытовой отдел.

Отдел интендантского снабжения.

Отдел кадров.

Планово-финансовый отдел.

Главная бухгалтерия.

Отдел контрагентских работ.

Отдел военизированной пожарной охраны.

Политическая часть.

Архивное отделение.

Инспекция исправительно-трудовых работ.

Почтово-посылочная инспекция.

Канцелярия.

б) Лагерные подразделения, входящие в состав УИТЛ Дальстроя:

Управление Особого лагеря № 5 (Берегового).

Управления и отделения ИТЛ при горно-промышленных и других производственных управлениях и предприятиях Дальстроя.

Горно-промышленные и геолого-разведочные управления и комбинаты:

1-е управление (В.П. Павлов).

Геолого-разведочное управление (В.А. Цареградский).

Западное горно-промышленное управление (ГПУ).

Северное ГПУ.

Тенькинское ГПУ.

Индигирское ГПУ.

Чаун-Чукотское ГПУ.

Юго-Западное ГПУ.

Янское ГПУ.

Омсукчанский горно-рудный комбинат.

Аркагалинский угольный комбинат.

Органы снабжения:

Трест «Колымснаб».

Московский трест «Дальстройснаб».

Управления и предприятия, входящие в состав треста «Колымснаб»: Приморское управление, Управление перевалочной базы в бухте «Ванино», Нагаевский порт, конторы, отделения и снаббазы.

Отраслевые и производственные управления и предприятия:

Строительное управление.

Управление дорожного строительства.

Чукотское строительное управление «Чукотстрой».

Янское строительное управление «Янстрой».

Управление «Дальстройпроект».

Управление автомобильного транспорта.

Управление шоссейных дорог.

Управление морского пароходства.

Управление Колымо-Индибирского речного пароходства.

Энергетическое управление.

Управление связи.

Санитарное управление.

Управление подсобного хозяйства.

Авиационно-транспортная группа.

Контора строительных материалов.

Заводы, комбинаты, мастерские:

Магаданский авторемонтный завод.

Спорнинский авторемонтный завод.

Оротуканский завод по ремонту горного и обогачительного оборудования.

Ремонтно-механический завод в городе Комсомольске-на-Амуре.

Судоремонтный завод № 2.

Завод № 5.

Завод регенерации резины.

Центральные электромеханические мастерские.

Магаданский промышленный комбинат.

Научно-исследовательские и учебные заведения:

Магаданский Всесоюзный научно-исследовательский институт золота и редких металлов.

Магаданский горный техникум.

Учебный комбинат.

Прочие предприятия и организации:

Отдел гидрометеорологической службы.

Магаданский городской коммунальный отдел.

Административно-гражданский отдел.

Издательство «Советская Колыма».



Магаданский дом культуры имени Горького.

Приказом МВД СССР № 00985 от 24 октября 1949 г. были утверждены штаты Дальстроя: по главному управлению числилось — 540 человек по штату, а вместе с другими подразделениями Дальстроя — 2381 человек.

Приказом МВД СССР № 00986 от 24 октября 1949 г. были утверждены штаты УИТЛ Дальстроя в количестве 260 человек и штат особого лагеря № 5 (Берегово-го) в количестве 87 человек.

Приказом МВД СССР № 00987 от 24 октября 1949 г. были утверждены штаты 1-го управления Дальстроя (добыча урана) в количестве 100 человек.

Приказом МВД СССР № 0023 от 5 января 1950 г. были утверждены новые штаты Политуправления Дальстроя МВД СССР в количестве 61 человека.

Приказом МВД СССР № 0071 от 28 января 1950 г. были утверждены новые штаты 1-го управления Дальстроя в количестве 148 человек, а через год приказом МВД СССР № 0071 от 14 февраля 1951 г. опять утверждаются новые штаты 1-го управления Дальстроя, которому было присвоено условное наименование п/я № 14.

Приказом МВД СССР № 00674 от 11 ноября 1950 г. были утверждены штаты УМВД по Дальстрою, которые после сокращения и передачи части аппарата УМГБ по Дальстрою изменились с 1084 до 102 человек. В составе УМВД по Дальстрою остались: руководство (2 человека), секретариат (5 человек), группа особых поручений (3), особое отделение контрразведки (10), 1-й спецотдел (19 человек), отделение кадров (5), ХОЗО (23), финансовое отделение (4), отделение МПВО (5), инспекция пожарной охраны (6) и Внутренняя тюрьма (20).

Приказом МВД СССР № 00830 от 29 ноября 1951 г. Управление МВД по Дальстрою было упразднено с передачей своих дел Дальстрою, в составе которого были созданы:

Первое управление (режим и оперативная работа).

Второе управление (охрана).

Третье управление (спецотдел, КВО, инспекция исправительно-трудовых работ, почтово-посылочное отделение и санитарный отдел).

Управление кадров в составе: отдела кадров, отдела найма и увольнения Главка, отдела кадров УИТЛ.

2 спецотдел, отдел службы МПВО, особая инспекция, контрольно-инспекторский отдел.

Приказом МВД СССР № 00454 от 26 мая 1952 г. были объявлены новые структура и штаты Дальстроя МВД СССР.

Руководство главного управления:

Начальник Дальстроя (И.Л. Митраков) (начальник Дальстроя по должности генерал-полковник).

Первый заместитель начальника Дальстроя и главный инженер (И.К. Кузнецов) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя по общим вопросам (Ю.В. Чугуев) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя по лагерю (Г.С. Жуков) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя по снабжению и транспорту (В.В. Волков) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя по строительству — он же начальник Управления капитального строительства (И.М. Перфилов) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя — начальник Производственно-технического управления по добыче олова (М.В. Груша) (генерал-лейтенант по должности).

Заместитель начальника Дальстроя по кадрам (Н.А. Никешичев) (генерал-лейтенант по должности).

Управления в составе главного управления:

Первое управление (режим и оперработа) (Д.И. Бабенко) (генерал-майор по должности).

Второе управление (охрана) (А.С. Новиков) (генерал-майор по должности).

Третье управление (лагерное) (П.Н. Староверов) (генерал-майор по должности).

Управление кадров (Н.А. Никешичев) (генерал-лейтенант по должности).

Производственно-техническое управление по добыче олова (М.В. Груша) (генерал-лейтенант по должности).

Управление капитального строительства (И.М. Перфилов) (генерал-лейтенант по должности).

Управление материально-технического снабжения (генерал-майор по должности).

Начальники горно-промышленных управлений были по должности генерал-лейтенантами. Начальники отраслевых и производственных управлений по должности были полковниками, за исключением начальника Чукотского управления ИТЛ и строительства «Чукотстрой», который по должности был генерал-лейтенантом.

Структура Дальстроя образца 1952 г., в основном, повторяла структуру Дальстроя образца 1949 г. После передачи Дальстроя в апреле 1953 г. из МВД СССР в Министерство металлургической промышленности СССР из структуры главного управления исчезают подразделения лагерной системы, обслуживающей Дальстрой рабочей силой из числа заключенных, в связи с передачей этой системы в Министерство юстиции СССР. Теперь лагеря обслуживали Дальстрой на договорных основах. В остальном же структура главка осталась такой же, как и в 1949г., и в 1952 г., с небольшими изменениями.

## ДОКУМЕНТЫ

№ 116

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ № 516  
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ТРЕСТА ПО ДОРОЖНОМУ  
И ПРОМЫШЛЕННОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ  
В РАЙОНЕ ВЕРХНЕЙ КОЛЫМЫ "ДАЛЬСТРОЙ"»**

*13 ноября 1931 г.*

В целях производства дорожного и промышленного строительства в районе Верхней Колымы Совет Труда и Оборона постановляет:

1. Организовать в непосредственном ведении Совета Труда и Оборона Государственный трест, именуемый сокращенно «Дальстрой».

2. На Дальстрой возлагается:

- а) разработка недр, с добычей и обработкой всех полезных ископаемых края
- б) колонизация района разработок и организация всевозможных предприятий и работ в интересах успешного выполнения первой задачи.

3. В ведение Дальстроя передаются все находящиеся на территории района предприятия, необходимые тресту для осуществления задач, указанных в § 2.

4. Уставный капитал Дальстроя на организационный период устанавливается в размере 20.000.000 рублей и в дальнейшем изменяется пост. СТО по представлениям треста.

5. Во главе треста стоит директор, назначаемый Советом Труда и Обораны.

Заместитель и помощники директора по разным отраслям работ треста и управляющие отдельными предприятиями назначаются директором.

6. Директор руководит всеми делами треста, управляет его имуществом и совершает, руководствуясь действующим законодательством Союза ССР и соображениями хозяйственной целесообразности, все необходимые для управления этим имуществом операции и действует на основании доверенности СТО.

7. Финансирование операций Дальстроя производится по соответствующим разделам Государственного бюджета Союза ССР, на основании заявок треста.

8. Все операции треста, впредь до особого о том постановления СТО, освобождаются от каких бы то ни было местных налогов и сборов.

9. Снабжение треста всем необходимым для осуществления возложенных на него задач производится по заявкам треста соответствующим учреждениям и организациям Союза ССР, вне всякой очереди — впредь до специального постановления СТО об ином порядке снабжения.

10. Трест имеет право сноситься непосредственно со всеми местными учреждениями и организациями, причем возбуждаемые трестом вопросы подлежат рассмотрению в этих учреждениях и организациях в первую очередь.

11. Никакие учреждения и лица без особого разрешения СТО не имеют права вмешиваться в административно-хозяйственную и оперативную деятельность треста.

12. Трест имеет печать с изображением своего наименования.

13. Ликвидация треста может быть произведена лишь постановлением СТО.

*Председатель Совета Труда и Обораны В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)  
За секретаря Совета Труда и Обораны И. МЕЖЛАУК*

ГА РФ. Ф. Р-5674. Оп. 1. Д. 47. Л. 129—131. Подлинник.

№ 117

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРАНЫ № 518

«О НАЗНАЧЕНИИ Э.П. БЕРЗИНА ДИРЕКТОРОМ ТРЕСТА «ДАЛЬСТРОЙ»»

*14 ноября 1931 г.*

Совет Труда и Обораны постановляет:

Назначить тов. Берзина Эдуарда Петровича директором треста «Дальстрой».

*Председатель Совета Труда и Обораны В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)  
За секретаря Совета Труда и Обораны И. МЕЖЛАУК*

ГА РФ. Ф. Р-5674. Оп. 1. Д. 47. Л. 133. Подлинник.

№ 118

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА ТРУДА И ОБОРОНЫ № 522  
«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ТРЕСТА «ДАЛЬСТРОЙ» В г. МОСКВЕ»***16 ноября 1931 г.*

Совет Труда и Оборона постановляет:

Разрешить тресту «Дальстрой» организовать собственное представительство в г. Москве.

*Председатель Совета Труда и Оборона В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)  
За секретаря Совета Труда и Оборона И. МЕЖЛАУК*

ГА РФ. Ф. Р-5674. Оп. 1. Д. 47. Л. 155. Подлинник.

№ 119

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР № 246с  
«ОБ ОТПУСКЕ ТРЕСТУ «ДАЛЬСТРОЙ» 20 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ  
НА ОБРАЗОВАНИЕ УСТАВНОГО КАПИТАЛА»***18 ноября 1931 г.**Секретно*

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Отпустить на образование уставного капитала треста «Дальстрой» из резервного фонда СНК 20.000.000 (двадцать миллионов) рублей.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)  
Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 461. Л. 98. Подлинник.

№ 120

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР № 372/79сс  
«О ВЫДЕЛЕНИИ «ДАЛЬСТРОЮ» СРЕДСТВ НА 1932 г.»***20 марта 1932 г.**Сов. секретно*

О Колыме.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

В целях интенсивного освоения Колымского золотопромышленного района поручить:

1) НКФину СССР ассигновать «Дальстрою» по госбюджету на 1932 г. 100.000.000 рублей в советской валюте. Вопрос об ассигновании инвалюты поручить разрешить т. Рудзутак.

2) НКСнабу СССР и НКЛегпрому выделить «Дальстрою» продовольствия, промтоваров и спецпродежды на 25.000 чел. и фуража на 4.500 лошадей по по-

вышенным нормам и с переходящим запасом, вызываемым особыми условиями Колымского района.

3) ОГПУ — перебросить немедленно, по открытии навигации, в приисковый район вполне снаряженных 5.000 человек заключенных, с дальнейшей переброской еще 20.000 заключенных — в сроки, определяемые планом работ.

4) Совету Труда и Оборона — выделить «Дальстрой» в течение 3 и 4 кварт. 180 автомобилей в 2,5 тонны и 75 автомобилей в 1,5 тонны.

5) НКТяжпрому — выделить, по заявке «Дальстроя», 59 инженеров и 86 техников, Цудортрансу — 5 дорожных инженеров и 15 техников.

6) НКВМору — а) выделить временно (на 405 мес.) для Северо-Восточной экспедиции НКВода один двухмоторный и один одномоторный самолет; б) откомандировать временно, для руководства экспедицией, гидрографа Евгенова.

*Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
В. МОЛОТОВ (СКРЯБИН)*

*Управляющий делами Совета Народных Комиссаров Союза ССР  
П. КЕРЖЕНЦЕВ*

ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 1в. Д. 463. Л. 138—139. Подлинник.

№ 121

ПРИКАЗ ОГПУ № 287с

«ОБ ОРГАНИЗАЦИИ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ЛАГЕРЯ»

*1 апреля 1932 г.*

*Секретно*

1. Организовать Северо-Восточный лагерь ОГПУ, с расположением его управления в Средникане.

2. В административном и хозяйственно-финансовом отношении подчинить Севвостлаг директору «ДАЛЬСТРОЯ» — тов. Берзину Э.П.

3. Контроль и административное руководство Севвостлагом возложить на ПП ОГПУ по ДВК.

4. В 1932 году, в сроки и в количествах, определяемых «ДАЛЬСТРОЕМ» и сообразно ГУЛАГу заранее (не менее чем за 1 мес.), выделить формируемому Севвостлагу 16.000 вполне здоровых заключенных с соответствующим количеством административно-хозяйственного лагерного персонала и охраны из заключенных. Укомплектование производить за счет контингентов Дальлага ОГПУ.

5. Необходимых Севвостлагу заключенных специалистов выделить тоже из Дальлага ОГПУ.

6. Направляемые в Севвостлаг ОГПУ заключенные должны быть соответствующим образом одеты, снабжены на весь путь следования предметами довольствия и хоз. обихода, а также с ними должны быть направлены их личные дела и все другие необходимые документы.

7. Все расходы как по перевозке аппарата и заключенных в Севвостлаг, так и по дальнейшему их содержанию и обслуживанию на месте, а также по бесплатной перевозке освобождаемых заключенных, относятся на средства «ДАЛЬСТРОЯ».

8. Текущее снабжение Севвостлага ОГПУ всеми видами довольствия осуществляется аппаратом «ДАЛЬСТРОЯ» и за его счет.

9. Оплата рабочей силы из заключенных производится «ДАЛЬСТРОЕМ» по ставкам, существующим для вольных рабочих этого района, за вычетом стоимости их содержания.

*Зам. Председателя ОГПУ Г. ЯГОДА*

ЦА ФСБ РФ. Ф. 66. Оп. 1. Д. 251. Л. 514. Типографский экземпляр.  
Опубликовано: ГУЛАГ. 1918—1960 гг. М., 2002. С. 226.

№ 122

## ОТЧЕТ О РАБОТЕ ДАЛЬСТРОЯ ЗА 10 ЛЕТ (1932—1942)

*1 ноября 1942 г.*

*Сов. секретно*

Постановлением Центрального Комитета ВКП(б) от 11 ноября 1931 года и Постановлением Совета Труда и Оборона от 13 ноября того же года был организован «Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы» — «Дальстрой». До 1938 года Дальстрой находился в непосредственном ведении Совета Труда и Оборона.

В 1938 году Постановлением СНК СССР от 4 марта Трест был передан в ведение Наркомвнудела СССР и преобразован в Главное Управление Строительства Дальнего Севера НКВД СССР.

В феврале 1939 года были созданы Политическое Управление Строительства Дальнего Севера и политические отделы горнопромышленных управлений.

Постановлением ЦК ВКП(б) от 11 ноября 1931 года на Дальстрой была возложена следующая основная задача:

«Всемерно форсируя разведку по Колымским приискам <...> — использовать все возможности, способы и средства для немедленной и максимальной добычи золота в нынешнем и последующих годах, одновременно подготавливая базу для развертывания капитальных работ по нормальной эксплуатации районов».

Этим же решением ЦК ВКП(б) обязал Дальстрой форсировать работы «по постройке дороги от бухты Нагаево до приисков, одновременно ведя изыскания и предварительные работы по трассе Якутск — Колыма».

Практическая работа Дальстроя началась с 1932 года в бухте Нагаево и районе Верхней Колымы.

Последующими постановлениями ЦК ВКП(б) и СНК СССР в 1932, 1938, 1941 годах границы деятельности Дальстроя были значительно расширены.

В настоящее время территория хозяйственной деятельности Дальстроя охватывает площадь в 2 миллиона 266 тысяч квадратных километров и включает в себя Северное побережье Охотского моря от Удской губы до Пенджинской губы, — полностью бассейны рек Колымы, Индигирки, Яны, Восточной Хандыги (правый приток Алдана) и Чукотский полуостров.

В основу своей работы партийные организации и весь коллектив Дальстроя положили решения Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров и указания лично товарища Сталина.

Руководствуясь этими решениями и указаниями, Дальстрой за 10 лет проделал большую работу.

В крупных масштабах проведено геологическое исследование Северо-Востока СССР. За истекший период обследована площадь в 1 миллион 20 тысяч квадратных километров, что составляет 45% общей площади Дальстроя в границах 1942 года.

С начала деятельности Дальстроя по 1 июля 1942 года разведано золота в шлихах около 1000 тонн, из них: 88 тонн — рудного, остальное — в россыпях.

Олова разведано 157 764 тонн, из них: 142 880 тонн — рудного и 14 884 тонн — в россыпях (без Янского района).

Создана крупнейшая в СССР золотодобывающая промышленность, получившая особенно широкое развитие за годы Третьей Сталинской пятилетки:

С 1932 по 1942 год добыто шлихового золота из россыпей — 523 526 килограммов (по данным на 1 ноября 1942 года), или в пересчете на химически чистое золото — 464 250 килограммов.

Из общего количества добыто химически чистого золота: в 1932 году — 511 килограммов, за 2-ю Пятилетку — 195 639 килограммов и за 3-ю Пятилетку — 358 100 килограммов.

Добыча золота в 3-ей Пятилетке составляет 338,9% по сравнению с добычей во 2-й Пятилетке.

Среднее содержание шлихового золота на 1 кубометр песков составляет во 2 Пятилетке 25,75 грамма, в 3-й Пятилетке 15,75 грамма, в целом за период деятельности Дальстроя среднее содержание составило 17,15 грамма.

В связи со значительным увеличением добычи золота при снижении среднего содержания в 3-ей Пятилетке резко возрос объем горных работ. Объем горных работ на золотодобыче за 1932—1942 годы составил 96 млн 243 тыс. кубометров горной массы (вскрыша и перевалка торфов и добыча песков). Из них во 2-й пятилетке было переработано 15 млн 485 тыс. и в 3-й Пятилетке — 80 млн 716 тыс. кубометров.

Коммерческая себестоимость одного грамма химически чистого золота за период работы Дальстроя составила 6 руб. 61,5 копейки. Причем, за 2-ю Пятилетку себестоимость выразилась в 4 руб. 56,8 копейки, а за 3-ю Пятилетку — в 7 руб. 22,5 копейки за 1 грамм.

Таким образом, при увеличении добычи золота в 3-ей Пятилетке по отношению к добыче во 2-й Пятилетке почти в 3,4 раза, увеличении объемов горных работ более чем в 5,2 раза и снижении среднего содержания золота в 1,63 раза коммерческая себестоимость золота повысилась только в 1,58 раза.

Разработка оловянных месторождений в Дальстрое началась в 3-ей Пятилетке. Добыча олова и его удельный вес в общей продукции Дальстроя резко возрастает особенно с 1940 года.

За 1937—1939 годы, т.е. до 1 января 1940 года, добыто олова в концентратах всего 749,7 тонны.

В 1940 году олова в концентратах добыто уже 1917 тонн, а в 1941 году — 3226 тонн.

В 1942 году Дальстроем будет добыто свыше 3500 тонн олова.

Общая добыча олова за 1937—1942 годы составит около 9400 тонн.

Оловодобыча — новая и чрезвычайно важная отрасль производства Дальстроя, имеет большие перспективы.

Общий объем горных работ на добыче золота и олова, на геологоразведке и на строительстве дорог за период деятельности Дальстроя составил 124,7 миллиона кубометров горной массы, из них: на добычу золота приходится 96,2 млн кубоме-

тров, на добычу олова — 5,2 млн, на геолого-разведку — 1,3 млн и на строительство дорог — 22 млн кубометров. Кроме того, добыто несортированной руды около 2 млн кубометров, переработано руды около одного миллиона тонн.

Решена задача ликвидации бездорожья на Колыме. За 10 лет построено дорог в районах деятельности Дальстроя свыше 3100 километров, из которых 902 километра — классные автодороги и более 2200 км автодорог облегченного типа.

Построена автомагистраль — бухта Нагаево — Колыма. В 1942 году дается сквозной проезд по вновь строящейся автодороге облегченного типа Колыма — Якутия (Алдан).

Создано речное пароходство по рекам Колыма и Индигирка, связывающее промышленные районы Колымы с Северным морским путем.

В силу чрезвычайной отдаленности от других промышленных и административных центров Союза ССР, отсутствия постоянных и регулярных путей сообщения, что обуславливает известные трудности в деле завоза технических, продовольственных и иных грузов, необходимых для основной производственной деятельности, Дальстрой развивался как многостороннее комплексное хозяйство.

За 10 лет работы в Дальстрое выросли в крупные отрасли хозяйства: транспорт, связь, сельское и рыбное хозяйство, местная промышленность, снабжение и торговля. На территории своей деятельности Дальстрой руководит также народным здравоохранением, просвещением, научной и культурно-просветительной работой.

Общие капитальные вложения в Строительство Дальнего Севера за период работы Дальстроя составили 2 миллиарда 263,9 миллиона рублей. В том числе на капитальное строительство израсходовано 996,9 миллиона рублей, на геологоразведочные работы — 614,4 миллиона рублей.

Ввиду особых условий Крайнего Севера, помимо основной производственно-хозяйственной деятельности, Дальстрой руководит всей общественно-политической работой организаций, находящихся на территории его деятельности, и, в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) от 26 октября 1932 года, осуществляет административное руководство национальными районами Хабаровского края — Ольским, Северо-Эвенским и Средниканским.

В состав Дальстроя входит Управление Северо-Восточных Исправительно-трудовых лагерей НКВД СССР, осуществляющее содержание и охрану заключенных, используемых в качестве рабочей силы на предприятиях Дальстроя.

Таким образом, Дальстрой является «Комбинатом особого типа (из телеграммы товарища Сталина) с разносторонним охватом всех основных отраслей хозяйственной и общественно-политической деятельности на территории Северо-Востока СССР.

Много трудностей пришлось преодолеть Дальстроевскому коллективу при освоении чрезвычайно суровой в климатическом отношении, огромной по протяженности, отдаленной северо-восточной окраины СССР.

Сплошная вечная мерзлота, простирающаяся на глубину до 300 метров, бездорожье и топи, суровые зимы с пургой и морозами, достигаящими 60 градусов, — все это преодолевалось в борьбе за выполнение государственного плана по золоту и олову.

Дальстрой выполняет возложенные на него государственные задачи при прямой и систематической помощи и руководстве со стороны Центрального Коми-



тета ВКП(б), Совнаркома Союза ССР, Наркомвнудела СССР и лично товарища Сталина.

За 10 лет Дальстрой накопил большой опыт в работе, воспитал кадры, способные преодолевать трудности, что облегчит дальнейшее развитие крупной промышленной базы на Северо-Востоке СССР.

#### Геологоразведочные работы. Полезные ископаемые.

**Границы и площадь территории Дальстроя.** С 1932 года по 1935 год в территорию деятельности Дальстроя входили верхнее и среднее течение реки Колымы с ее правыми и левыми притоками. Площадь этой территории составляла 400—450 тысяч квадратных километров.

Постановлением № 1160-200сс Совет Народных Комиссаров Союза ССР от 29 июня 1936 года обязал Дальстрой охватить к 1940 году геологоразведочными работами бассейн реки Колымы и всех ее притоков и бассейн реки Индигирки между устьями речек Эльги и Момы, а также бассейны притоков Индигирки — Неры и Момы.

С включением этих новых районов площадь, подлежащая освоению Дальстроем, увеличилась к 1937 году до 700 тысяч квадратных километров.

В третьей пятилетке она снова была увеличена за счет передачи Дальстрою с 1 января 1939 г. Чаунского и Чукотского районов, затем в 1940 г. бассейна р. Анадыря.

Наконец, постановлением № 746-312сс Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 29 марта 1941 г. в район деятельности Дальстроя включено «бережье Охотского моря от Пенжинской губы на северо-востоке до Удской губы на юго-западе и по Якутской АССР — полностью бассейн р. Яны».

Таким образом, к концу Третьей Сталинской пятилетки площадь, подлежащая освоению Дальстроем, увеличилась до 2.266.000 квадратных километров.

**Площадь, освоенная геологическими исследованиями.** В настоящее время (включая 1942 г.) геологическими исследованиями различной детальности охвачено 1.020.552 квадратных километра, что составляет 45% всей площади Дальстроя. Из них 702.742 квадратных километра исследовано Дальстроем и 317.810 квадратных километров другими организациями, до передачи этих районов Дальстрою.

Всего за десятилетие в Дальстрое вместе с другими организациями работало 694 разной детальности геологических партий.

Из 568 работавших в Дальстрое геологических партий открыли месторождения полезных ископаемых 254 партии.

Кроме геологических, за этот период работало 110 детально-опробовательских партий.

Затрачено средств на геолого-поисковые партии за истекшее десятилетие — 110 млн 900 тысяч рублей, из которых — 1 млн 169 тыс. рублей в 1932 году, 21 млн 585 тыс. рублей за 2-ю пятилетку и 88 млн 146 тыс. рублей за 3-ю пятилетку.

**Рост разведанных запасов полезных ископаемых.** На площади, осваиваемой Дальстроем, большая часть месторождений металлов сосредоточена в пределах широкой рудоносной полосы, тянувшейся от правых притоков верхнего течения реки Колымы через верховье реки Индигирки в бассейн реки Яны и далее из низовья Яны вдоль побережья Восточно-Сибирского моря на Чукотский полуостров. Протяженность этого рудоносного пояса около 2000 километров, средняя ширина его около 200 километров.

Главнейшие и наиболее разведанные из полезных ископаемых: золото, олово и уголь.

Кроме них известны: вольфрам, свинец, цинк, железо, молибден, кобальт, мышьяк, сурьма, ртуть, медь, марганец и неметаллические: торф, известняк, доломит, гипс, огнеупоры.

**Золото.** По данным геологов Дальстроя, а также геологов в составе специальной комиссии Наркомвнудела СССР Билибина и Зверева и заключения акад. Обручева, прогнозный запас золота по Дальстрою оценивается суммой около 2000 тонн, из которых 650 тонн в рудных месторождениях и 1300 тонн — в россыпях.

Из общей суммы прогнозных запасов Дальстроем с 1932 года по 1 октября 1942 г. разведано (с учетом добытого):

россыпного золота (в шлихе) — 900,7 тонны, из которых: 5,8 тонны — за 1932 г., 145,2 тонны — за вторую пятилетку и 749,7 тонны — за третью пятилетку; рудного золота — 87,6 тонны, из которых: 33,6 тонны — за вторую пятилетку и 54 тонны — за третью.

До 1935 года разведанных запасов рудного золота на учете в Дальстрое не было.

Состояние запасов россыпного золота (в шлихе) на 1 июля 1942 г. следующее:

	Разведанных запасов, в тоннах	Балансовых из числа разведанных, в тоннах
По сумме категорий	433,2	330,6
В том числе:		
Категории А+В <sup>1</sup>	250,2	231,9
Категории С	129,7	97,2

Главнейшие проявления золотоносности сосредоточены в верхней части бассейнов рек Колымы и Индигирки.

Здесь они образуют непрерывную золотоносную полосу, протяженность которой достигает 700 километров. В бассейне Индигирки полоса эта сужена до 60 километров, на юго-востоке она образует широкий раструб, достигающий в верховьях Колымы 200 километров.

На общем фоне золотоносности, внутри этой полосы, выделяются зоны наиболее интенсивного золотого оруденения, в виде узких вытянутых полосок.

Долины рек, пересекающие такие обогащенные зоны, образовали крупнейшие и богатые россыпи золота, аналогию которым трудно подобрать даже в истории мировой золотодобычи.

Шесть таких долин включают 530 тонн разведанного шлихового золота, или 58,8% всех разведанных за десятилетие запасов россыпного золота Дальстроя.

<sup>1</sup> Категории полезных ископаемых: А — детально разведанные запасы полезных ископаемых с точно определенными границами залегания, их формами и строением, обеспечивающим полное выявление природных типов и промышленных сортов. В — предварительно разведанные запасы с примерно определенными контурами тел полезных ископаемых. С1 — запасы разведанных месторождений сложного геологического строения, а также слабо разведанные запасы полезных ископаемых на новых площадях. С2 — перспективные запасы полезных ископаемых.

В пяти из них уже получено при обработке 322,4 тонны, или 61,7% от всего добытого за это время золота.

Наиболее крупная по запасам долина реки Чай-Урьи (правого притока р. Белреха). Россыпь ее занимает почти всю долину, достигая 21 километра длины и 300 метров средней ширины. Максимальная ширина россыпи до 900 метров.

Разведанный запас золота в ней вместе с «механическим» составляет 143 тонны, из которых уже добыто 74,7 тонны. Среднее содержание для всей суммы запасов 14,2 грамма на кубометр песков, а среднее содержание для добытых 74,7 тонны отошло 25,8 грамма на кубометр песков.

Вторая по количеству запасов долина реки Малого Ат-Уряха (бассейн реки Таскан, левого притока Колымы) имеет разведанный запас золота вместе с «механическим» — 122,9 тонны со средним содержанием 14 грамм на кубометр песков. Из этого запаса добыто за 10 лет около 98,6 тонны, со средним содержанием 19,4 грамма на кубометр песков. Длина россыпи — 20 км, ширина — максимум 800 метров, средняя — 250 метров.

Из остальных четырех крупных долин: Омчакская (бассейн р. Теньки) включает 77,8 тонны разведанного золота, Хатыннахская (бассейн р. Таскана) — 67 тонн, Штурмовская (бассейн р. Мылги) — 61,9 тонны и Мальдякская (бассейн р. Берелеха) — 57,6 тонны.

Остальные 50% разведанных запасов золота распределяются по всей прослеженной золотоносной полосе и включены<sup>1</sup> в многочисленных мелких долинах.

В других участках территории Дальстроя золотоносность проявлена слабо и образует небольшие локальные участки с незначительными запасами.

**Олово.** Прогнозный запас олова на всей территории Дальстроя с учетом добытого оценивается по данным геологов Дальстроя и геолога из состава специальной комиссии НКВД СССР проф. Смирнова С.С. суммой около 1 миллиона тонн, в том числе рудного около 980 тысяч тонн и россыпного около 30 тыс. тонн.

В конце 1939 года Народный Комиссар Внутренних Дел СССР тов. Берия в соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР дал задание Дальстрою форсировать разведку оловянных месторождений, довести разведанные запасы по олову к 1 января 1941 года до 15 тысяч тонн. Это указание было положено в основу работы геологоразведочной службы Дальстроя, в результате разведанные запасы олова за последние 3 года резко возросли.

В настоящее время по состоянию на 1 октября 1942 года на территории деятельности Дальстроя всего разведано олова 228.233 тонны, из них: рудного — 213.349 тонн и россыпного — 14.884 тонны.

Самим Дальстроем за период с 1937 г. по 1 октября 1942 года разведано 157.764 тонн олова, в том числе 142.880 тонн рудного, из которых 10.474 тонн разведано за 2-ю Пятилетку и 132.406 тонн за 3-ю Пятилетку.

Остальные 70.369 тонн были приняты Дальстроем в 1941 году от Якутолово и составляют сумму разведанных запасов по Янскому району.

Из 14.884 тонн россыпного олова было разведано за 2-ю пятилетку 107,1 тонны, а за 3-ю Пятилетку 14.777 тонн, в том числе около 1412 тонн — по Янскому району.

<sup>1</sup> Т.е. присутствуют в виде включений.

Оловоносность на Северо-Востоке СССР проявлена значительно шире, чем золотоносность, но, как и последняя, она распределена на всей площади чрезвычайно неравномерно.

Основными базами для дальнейшего развития оловянной промышленности Дальстроя будут служить такие месторождения, как:

1) Пыркакайские штокерки Чаунского района, разведанные запасы которых в настоящее время исчисляются суммой в 20 тысяч тонн олова, с содержанием на массу от 0,25 до 0,4% при очень простой и хорошей обогатимости руд (80—85% извлечения). Это месторождение, состоящее из штокерков, находится в долине р. Пыркакай в 80 километрах от поселка Певек Чаунской губы. В этой же Пыркакайской долине находится крупнейшая и самая богатая в Дальстрое оловянная россыпь с запасом 6834 тонн олова и средним содержанием 1,27 килограмма олова на кубометр песков.

2) Аналогичное Пыркакайскому — Бургавлинское штокерковое месторождение в Янском районе, разведанные запасы которого исчисляются на 1 октября 1942 г. суммой 74 тысячи тонн олова с содержанием 0,25% на массу при хорошей обогатимости руд. Общая площадь месторождения около 790 тысяч квадратных метров. Площадь блоков, вошедших в подсчет, около 125 тысяч квадратных метров. Запас рудной массы — 29,3 миллиона тонн.

3) Месторождение Эгехая в Янском районе с суммой разведанных запасов — 43.742,9 тонны при среднем содержании олова в жильной массе 0,86% и средней мощности жилы 1,6 метра.

Кроме золота и олова, Дальстроем разведаны:

треохкись вольфрама в рудах — 12.304,0 тонн и в россыпях 295,3 тонны за период с 1941 года по 1 июля 1942 г. До этого времени специальной разведки и учета запасов вольфрама в Дальстрое не производилось;

ископаемых углей:

каменных углей с высокой теплотворной способностью — 109.786,2 тысячи тонн, из них: 17.025,3 тысячи тонн — за вторую пятилетку и 92.760,9 тысячи — за третью;

бурых углей — 20.025,9 тысячи тонн;

углей в комплексе с горючими сланцами — 2.389,3 тысячи тонн;

свинца — свыше 60 тысяч тонн;

цинка — около 100 тысяч тонн;

меди — около 10 тысяч тонн;

в комплексных полиметаллических месторождениях с бедными и средними рудами.

Из неметаллических ископаемых разведано: известняка — около 53 миллионов тонн, доломита — 3,3 миллиона тонн, гипса — около 2,5 миллиона тонн.

**Объемы на геологоразведочных работах.** За истекший период разведке россыпных месторождений подвергалось 1684 отдельных объекта.

В 441 из них сосредоточены все перечисленные выше запасы россыпного золота и в 109 — все запасы россыпного олова и вольфрама.

За время с 1932 года по 1 октября 1942 года проделаны следующие объемы разведочных выработок:

пробито шурфов на разведке россыпей суммарной глубиной 1.584.128 метров, из которых 1.408.280 метров на разведке золотых россыпей и 175.847 метров на разведке оловянных и оловянно-вольфрамовых россыпей.

Вынута 1342,6 тысячи кубических метров породы из канав и траншей, в том числе 128,9 тысячи кубометров на золоторудных месторождениях, остальные на оловорудных и незначительная часть на месторождениях редких металлов и полиметаллов.

Пройдено подземных выработок — штольнями, рассечками и шахтами — 65 тысяч погонных метров, из которых 47,4 метра — на оловорудных, 16,8 тысячи метров — на золоторудных месторождениях и 0,8 тысячи метров — на месторождениях редких и цветных металлов.

Пробурено станками Крелнус, Эмпайр и Кийстон всего 132.650 погонных метров, из них: 87.458 погонных метров — на золото, 9.652 — на олово и 35.529 погонных метров — на угольных месторождениях.

В третьей пятилетке достигли большого развития топографо-геодезические работы, обслуживающие разведку и добычу.

С 1933 года по 1942 год включительно произведено топографической мензульной съемки разных масштабов — 6.268 квадратных километров, из которых 398 квадратных километров — во 2-й Пятилетке и 5.870 квадратных километров в 3-й Пятилетке.

Кроме этого с 1940 года по 1942 год включительно заснято аэрофотосъемкой 163.773 квадратных километра для производства топографической карты сотни-сячного масштаба.

Проделан большой объем триангуляционных и прочих работ для обоснования съемок.

**Капитальные вложения на геологоразведочные работы Дальстроя** за десятилетие составили в сметных ценах 614,4 млн рублей, из них: за 1932 год — 3,6 млн рублей, за вторую пятилетку — 88,2 млн рублей и за третью пятилетку — 522,6 млн рублей.

В том числе затрат на:

золото — 353,0 млн рублей, из которых за 1932 год — 3,4 млн рублей, за вторую пятилетку — 69,0 млн рублей и за третью — 280,6 млн рублей;

на олово — всего 206,5 млн рублей, в 1932 г. — 16 тыс. руб., за вторую пятилетку — 9,8 млн рублей и за третью — 196,7 млн рублей;

цветные и редкие металлы — всего 7,8 млн рублей;

топливо — всего 32,6 млн рублей;

черные металлы — 0,2 млн рублей;

нерудные ископаемые — всего 2,2 млн рублей.

На все прочие и подсобные работы (гидрогеологические, топографические и научно-исследовательские) всего — 12,1 млн рублей.

### Добыча золота.

Развитию горной промышленности — золотодобыче, а впоследствии и оловодобыче — с самого начала организации Дальстроя лично товарищ Сталин уделял серьезнейшее внимание и придавал особо важное значение строительству Северо-Востока СССР.

Производственные планы Дальстроя по добыче золота, равно как и олова, ежегодно утверждаются специальными постановлениями Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных комиссаров Союза ССР, которыми одновременно определяются основные мероприятия по обеспечению выполнения этих планов.

В течение всего периода деятельности Дальстроя Центральный Комитет ВКП(б) и лично товарищ Сталин, Совет Народных комиссаров СССР и Наркомвнудел СССР проявляли и проявляют постоянную заботу и помощь в деле развития золотодобычи на Колыме, обеспечивая Дальстрой всем необходимым для работы.

В соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) по Главзолоту и приказом Народного комиссара внутренних дел СССР по Дальстрою, — в целях форсирования максимальной добычи золота Дальстрой производил отработку площадей в первую очередь на наиболее богатых месторождениях. В этих же целях Дальстрой разрабатывает россыпные месторождения золота, требующие сравнительно небольших капитальных затрат, меньшего числа механизмов и энергетики в сравнении с рудными месторождениями.

Как уже указано, за истекший период Дальстроем по состоянию на 1 ноября 1942 года всего добыто 523.526 килограммов золота в шлихах, или химически чистого — 464.250 килограммов.

Общая добыча золота за 1932—1937 годы составила 116.835 килограммов в шлихах, или в переводе на химически чистое — 106.150 килограммов.

Золотодобыча по годам за период 1932—1937 г.г. (в кг)

	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	Всего за 2 Пятил.	Всего
Шлихового золота	580	899	6489	16133	36583	56051	116155	116835
Химически чистого	511	791	5515	14458	33360	51515	105639	106150

В 3-й Сталинской Пятилетке в Дальстрое была создана крупная оловодобывающая промышленность, строящаяся усиленными темпами и потребовавшая значительных средств, затрат труда и техники. Тем не менее добыча золота не снижается, а резко возрастает.

За 1938—1942 годы (по 1 ноября 1942 г.) общая добыча золота составила: в шлихах 406.791 килограммов, или химически чистого 358.100 килограммов.

Золотодобыча по годам за период 1938—1942 г.г. (в кг)

	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г. (на 1/11)	Всего за 3 Пятилетку на 1/11-42 г.
Шлихового золота	67775	73778	90637	86946	87655	406791
Химически чистого	62008	66314	80028	75770	73980	358100

Развитие золотодобычи и ее значительное расширение в 3-й Пятилетке было обеспечено:

1. Вводом в эксплуатацию новых золотоносных районов, разведанных Дальстроем;

2. Строительством в связи с этим новых золотых приисков, в первую очередь на наиболее богатых месторождениях в целях форсирования максимальной добычи золота.

3. Решительным внедрением в период 1939—1942 г. механизации горных работ и значительным расширением энергетической базы предприятий горной промышленности.

4. Созданием в Дальстрое своих руководящих хозяйственных и инженерно-технических кадров, накопивших опыт и умение руководить производством в специфических условиях Колымы.

К моменту организации Дальстроя на Колыме было лишь четыре крайне примитивных старательских прииска в долинах рек Утиная и Средникан — правых притоков Верхней Колымы, — связь с которыми почти вовсе отсутствовала.

В 1932 году в этом районе было создано Горно-промышленное управление Дальстроя, впоследствии получившее наименование Южного.

С 1934 года начинается эксплуатация золотых месторождений в бассейне левых притоков Верхней Колымы, в междуречье Колыма — Индигирка, где затем развернуло свои работы Северное горнопромышленное управление.

С 1938—1939 г.г. были введены в эксплуатацию богатые месторождения золота в бассейне левых истоков Колымы — рек Берелех, Сусуман, Чай-Урья, — где были созданы крупные горнопромышленные управления Дальстроя — Западное (1938 г.) и Чай-Урьинское (1940 г.).

В 1942 г. вступили в эксплуатацию новые прииски в крупной по запасам Омчакской долине, на территории Тенькинского горнопромышленного управления.

#### Количество действующих золотых приисков Дальстроя за период 1932—1942 г.г.

	Вторая пятилетка							Третья пятилетка			
	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Всего приисков	10	12	11	13	16	17	29	37	38	45	43
Из них вновь открытых	6	2	3	4	5	2	18	8	5	8	3

Разработка россыпей связана с переработкой огромной массы грунта, что в условиях вечной мерзлоты, повсеместной заболоченности, короткого летнего периода оттайки и чрезвычайно низких температур зимой представляет собой исключительно трудоемкий процесс.

Для характеристики масштабов и объемов земляных работ достаточно указать, что за период деятельности Дальстроя вскрыто торфов 54 миллиона 543 тыс. кубометров, перевалка торфов составила 12 млн 141 тыс. кубометров. В 1932 г. было вскрыто торфов 42 тыс. кубометров, за 2-ю пятилетку — 10 млн 153 тыс. и за 3-ю Пятилетку — 44 млн 348 тыс. кубометров.

Добыто золотоносных песков — 29 млн 578 тыс. кубометров, из коих подземным способом (из шахт) добыто 5 млн 96 тыс. кубометров. Из общего количества

песков в 1932 г. добыто 19 тыс. кубометров, за 2-ю Пятилетку — 4 млн 527 тыс. кубометров и за 3-ю Пятилетку — 25 млн 32 тыс. кубометров.

Объем горных работ на золотых приисках Дальстроя  
за 1932—1942 годы (в тыс. кубометрах)

	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г. ожидаемое
1. Вскрыто торфов всего	42	47	509	1641	3267	4689	6044	8993	10927	9793	8591
В т.ч. экскаваторами	—	—	—	153	296	302	800	1443	1911	3349	3970
2. Перевалка торфов — всего	—	—	—	—	264	541	954	2366	2050	3022	2944
В т.ч. экскаваторами	—	—	—	—	135	309	785	1636	2016	2925	2944
3. Добыча песков всего	19	24	386	663	1341	2113	3376	5372	5668	5791	4825
В т.ч. подземными работами	—	—	—	17	30	42	255	1014	1284	1244	1210

Таким образом, общий объем горных работ за 1932—1942 г.г. составил 96 млн 262 тыс. кубометров, из коих на 1932 год приходится 61 тыс. на 2-ю Пятилетку — 15 млн 485 тыс. и на 3-ю Пятилетку — 80 млн 716 тыс. кубометров горной массы. Резкое увеличение объема горных работ в 3-й Пятилетке при снижении среднего содержания золота в песках, а также при переключении значительной части рабочей силы с золотодобычи во вновь созданную за 3-ю Пятилетку оловодобывающую отрасль, потребовали от Дальстроя проведения в соответствии с решениями партии и указаниями товарища Сталина технического перевооружения золотодобывающей промышленности.

В первые годы деятельности Дальстроя вскрыша торфов, добыча и промывка песков велась кустарными старательскими способами.

Для промывки применялись преимущественно бутары простейшего типа. Ввиду несовершенства промывочных устройств потери металла достигали весьма больших размеров. При промывке хвостовых отвалов до 1937 года на современных приборах удается получить до 5—6 граммов золота с 1 кубометра.

Начиная с 1938 года, меняются и совершенствуются технические формы промывочных устройств. В настоящее время более 90% объема песков промывается на совершенных и хорошо оборудованных промывочных приборах. Современные промывочные приборы приспособлены как для промывки труднопромывистых песков, так и для улавливания мелкого золота. В 1942 году средний размер потерь (снос) золота на промприборах снижен до 2,24% от общего содержания.



Число приборов с полностью механизированной подачей песков в 1942 г. достигало 81% от общего числа действующих приборов.

42% общего числа приборов оборудованы механической откаткой хвостов, в частности терриконниками.

Начиная с 1941 г. широко развивается механизированная промывка песков. Шлюзовые приборы заменяются механическими.

В 1942 году на механических приборах промыто 23,2% общего объема песков. Производительность труда на промывке механическими приборами составляет 210% аналогичной производительности на шлюзовых приборах.

С 1939 года экскаваторный способ работ приобретает массовый характер и завоевывает первостепенное значение в общем комплексе горных работ Дальстроя.

Так, если в 1938 году удельный вес экскаваторных работ в общем объеме вскрышных и перевалочных работ составлял 22,6%, то, увеличиваясь ежегодно, в 1942 году он достигает 60%.

За 3-ю Пятилетку значительно возросла и производительность экскаваторов; в 1938 году выработка на один кубический метр емкости ковша экскаватора составляет 47 тысяч кубометров, а в 1942 году выработка возросла на 82% и составила 85,6 тыс. кубометров.

Опыт, накопленный Дальстроем по использованию экскаваторов на горных работах, положительно сказался на работе и в дальнейшем будет использован для еще более широкого их применения на разработке россыпей.

Разработка россыпей в первые годы на Колыме производилась исключительно открытыми работами, и только начиная с 1935 года небольшие полигоны россыпей, преимущественно с высоким содержанием металла, стали разрабатываться подземным способом.

С 1935 года по 1938 год подземные работы играли подчиненное значение в общем объеме золотодобычных работ и составляли 2,5% от общего объема добываемых песков по Дальстрою.

Незначительные размеры добычи песков из шахт объяснялись тем, что в эти годы разработка россыпей подземными работами производилась малозффективными способами с помощью ручного бурения, оттайки мерзлоты пожогами и с подъемом песков ручными или конными воротами.

В 1938 году абсолютная добыча песков из шахт значительно выросла и достигла 225 тыс. кубометров против 17 тыс. кубометров в 1935 году.

Наибольшее развитие подземные работы имеют в 1940 году, когда объем песков, добытых из шахт, достигал 1248 тыс. кубометров, или 22,6% от общего объема песков, добытых в этом году по Дальстрою.

Широкое развитие подземных работ происходит за счет включения в эксплуатацию большого количества разведанных полигонов с мощностью торфов от 7 и более метров, разработка которых открытыми работами технически и экономически нецелесообразна.

Техника разработки россыпей подземным способом из года в год совершенствовалась, и к концу 3-й Пятилетки все основные производственные процессы были механизированы.

С 1939 года начинает развиваться новый источник добычи золота — шлихообогатение. Последнее преследует цель добавочного извлечения металла из отхо-

дов промывки (шлихи, концентраты). В 1942 г. в Дальстрое работает уже 31 шлихообогатительная фабрика.

Добавочного металла от шлихообогащения в 1942 году получено 2000 кг, а всего с начала работы фабрик — 5188 кг.

В 1942 году впервые началась эксплуатация золоторудных месторождений. Работало 3 бегунных фабрики, оснащенные 10-ю бегунными чашами Бейльдона. Всего было добыто и обработано 17.000 тонн руды и получено 460 кг золота.

#### Добыча олова.

В конце 1939 года своей телеграммой Народный Комиссар Внутренних Дел тов. Берия в соответствии с решением ЦК ВКП(б) и СНК СССР дал указание Дальстрою добыть в 1940 году 2000 тонн олова, а возможно и больше, что в 4 раза превышало количество олова, добытого в предыдущем, 1939 году.

Выполнение решения ЦК ВКП(б) и СНК СССР и указаний Народного Комиссара Внутренних Дел СССР поставило перед Дальстроем задачу создать производственную оловорудную базу, которой Дальстрой не имел, построить и пустить в эксплуатацию в 1940 году 3 обогатительные фабрики, в том числе 2 фабрики производительностью по 500 тонн руды в сутки каждая.

За 1940 год Дальстроем добыто олова в концентратах 1917 тонн, в 1941 году — 3226 тонн, а в 1942 году будет добыто свыше 3500 тонн. На 1 ноября 1942 г. Дальстроем добыто оловянных концентратов 3150 тонн.

Рудное олово в Дальстрое занимает первенствующее место, по сравнению с россыпным оловом.

Рост оловодобычи в Дальстрое и удельный вес рудного олова представлены в следующей таблице:

Оловодобыча по годам за период 1937—1942 г.г. (в тоннах)

	1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	Всего
Олово в концентрате	40,7	202,0	507,0	1917,0	3226,0	3500,0	9392,7
В том числе: олово рудное	11,7	54,0	401,0	1707,0	2403,0	2344,0	6920,7
Олово россыпное	29,0	148,0	106,0	210,0	769,0	990,0	2252,0
Олово старательское	—	—	—	—	54,0	166,0	220,0

Некоторое понижение удельного веса рудного олова в 1942 году объясняется, с одной стороны, тем, что в 1942 году Дальстроем не было введено в эксплуатацию новых рудных месторождений олова, а среднее содержание олова в руде снизилось до 0,77% против 1,03%, с другой стороны, в эксплуатацию была введена богатейшая оловянная россыпь на Чукотке.

Проведение горноподготовительных работ и производство очистной выемки осуществляется буровзрывным способом, с применением механического бурения.

## Оловянные рудники Дальстроя

Наименование	Един. измерения	Годы					
		1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Количество рудников	—	2	2	4	5	9	12
Добыча руды	Тыс. тн.	1,9	10,2	35,2	165,0	360,8	455,6

Добыча руды увеличилась в 1942 году в 12 раз по сравнению с 1939 г.

Применение энергии сжатого воздуха на оловянных предприятиях Дальстроя началось с 1938 года, при эксплуатации рудного месторождения Кинжал.

Основным типом компрессоров до 1940 года были мелкие передвижные компрессоры ВВК-200 производительностью 4,5 куб. метров в минуту. С 1940 года рудники Бутугычаг и им. Лазо начали оснащаться компрессорами более высокой производительности (17—35 кбм) марками завода «Борец» и Сумского завода.

Работа компрессорного парка и перфораторов по годам характеризуется следующей таблицей:

Показатели	Един. измерения	Годы				
		1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Количество компрессоров в работе	Шт.	5	17	29	84	88
Производительность компрессоров в работе	Кубометр/мин.	35	113,9	155,0	479,0	485,0
Количество перфораторов в забое	Шт.	25	31	63	163	158
Расход сжатого воздуха на 1 кбм горной массы	Кубометр	—	890	582	542	505

Количество компрессоров и вместе с этим производительность компрессорного парка из года в год растет. Наряду с этим расход сжатого воздуха на 1 кбм горной массы уменьшается, что свидетельствует о более рациональном использовании сжатого воздуха.

**Обогатительные фабрики.** Первой обогатительной фабрикой, обрабатывающей оловосодержащую руду, была Усть-Утинская опытная золотоизвлекательная фабрика, которая в 1938 году была перестроена в эксплуатационную по обработке оловянных руд.

За последние 3 года (1940—1942) в Дальстрое создана значительная сеть обогатительных фабрик, строительству которых уделялось особое внимание.

Наибольший прирост мощности, в размере 980 тонн в сутки (новостроек — 620 тонн и реконструкция — 360 тонн), имел место в 1940 г.

Строительство и рост производительности обогатительных фабрик Дальстроя

	Един. измерения	Годы							
		1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	Конец 1942 года	
1. Количество работающих фабрик на начало года	Шт.	Опытная ф-ка	1	1	4	7	13	16	
2. Суточная производительность фабрик	Тн./сут.		20	50	50	180	1160	1965	2175
3. Рост производительности за счет новостроек текущего года	-«-	—	—	130	620	480	115	—	

Часть обогатительных фабрик, действующих в настоящее время, представляют собой «временки», работающие только летний сезон.

Система обработки оловосодержащих руд включает, в качестве основного процесса, гравитационный способ обогащения. Из сульфидных руд гравитационным процессом извлекаются коллективные концентраты, содержащие касситерит и сульфиды. Доводка коллективных концентратов до оловянных производится флотацией.

Основные показатели работы оловообогатительных фабрик

Наименование	Един. измерения	Годы						
		1937 г.	1938 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	
Обработка руды	Т. тн.		0,96	5,61	23,18	151,77	335,14	440,60
Содержание среднее в руде	%%		1,0	0,9	2,9	1,40	1,03	0,77
Извлечение (товарное)	%%		42,3	—	59,3	69,6	61,6	65,0

Резкое увеличение количества сульфидных руд в общем объеме переработки оказало влияние в 1941 году на снижение товарного извлечения против 1940 г. Хотя

содержание <олова> в руде в 1942 г. значительно упало, проведенные в 1941—42 годах реконструкции схем фабрик и освоение фабричным персоналом технологии обогащения сульфидных руд дали возможность несколько повысить товарное извлечение.

**Россыпные месторождения олова.** Первыми россыпными месторождениями олова, включенными в эксплуатацию в 1937 году, были: аллювиальная россыпь «Тасжник» и делювиальная россыпь «Бутутычаг».

В 1938 году начала разрабатываться россыпь ключа «Дюрас-Юрега» (прииск им. 3 Пятилетки) и в 1941 году — крупнейшая Пырकाкайская россыпь на Чукотке.

За весь период разработки Дальстроем россыпей олова, с 1937 года по 1942 год вскрыто торфов — 2.953 тыс. кбм, в том числе 469 тыс. кбм в 1942 году.

На вскрыше торфов с 1939 года стали применяться экскаваторы, которыми было выполнено за все время работы 920 тыс. кбм.

Подземный способ добычи песков получил развитие с 1941 года на приисках им. 3 Пятилетки и Пырकाкай. Из общего количества добытых песков 2.034 тыс. кбм подземных песков было 193 тыс. кбм.

Добыча песков в 1942 году составила 424 тыс. кбм., из них подземных — 137 тыс. кбм.

Промывка песков производится на шлюзовых приборах; в последние два года начала применяться промывка на механических приборах, сконструированных и построенных Дальстроем.

#### Капитальное строительство.

Задачи, поставленные перед Дальстроем Центральным Комитетом ВКП(б) и Совнаркомом СССР в 1931 году по максимальной добыче золота и подготовке «базы для развертывания капитальных работ по нормальной эксплуатации районов», потребовали от Дальстроя форсирования темпов строительства и освоения капитальных вложений, ассигнуемых Правительством. Строительство это проводилось в условиях крайней отдаленности и оторванности от центра СССР, в тяжелых климатических условиях Колымы, что преодолевалось напряженной работой всего коллектива Дальстроя в целях быстрого выполнения решений ЦК ВКП(б) и СНК СССР.

Всего с 1932 года по 1942 год выполнено капитальных работ по Дальстрою на 2263,9 млн рублей, в том числе: капитальное строительство — 996,9 млн руб., геологоразведочные работы — 614,4 млн руб., приобретено оборудования — 578,4 млн руб.

Программа строительства первого периода 1932—1937 годов вытекала из следующих задач:

Создание в Нагаево-Магадане основной базы по приему товароматериальных ценностей, идущих на Колыму, сохранение их и снабжение ими предприятий; строительство автодорог и объектов автотранспорта; создание телеграфно-телефонной связи; производственное и гражданское строительство.

За этот период выполнено работ по капитальному строительству на 329,5 млн руб.; по геологоразведке на 91,8 млн руб., на приобретение оборудования израсходовано 160,9 млн руб.

В строй вступили: Магаданская локомотивная электростанция, Тасканская электростанция, мост через реку Колыма, судоремонтный завод, свыше 850 километров автодорог, склады, автобазы, дома, школы и т.д.

За период с 1932 по 1937 год вложено было в объекты производственного значения 125,6 млн рублей, в дорожное строительство — 119,4 млн рублей, в жилищное — 45,4 млн руб., в коммунальное — 7,0 млн руб., в культурно-бытовое — 10,4 млн руб., в торгово-складское — 13,2 млн руб. и прочее — 8,5 млн рублей.

Строительство и капитальные вложения за период 1938—1942 г.г. обуславливались задачами технического перевооружения всего хозяйства Дальстроя и, главным образом, предприятий горнодобывающей промышленности и энергетики, в связи со значительным расширением золото- и оловодобычи и увеличением объема горных работ. Одновременно форсированным темпом проводились геологоразведочные работы и строительство автодорог.

За этот период выполнено работ по капитальному строительству на 667,4 млн руб., по геологоразведке — на 522,6 млн руб., приобретение оборудования — 417 млн руб.

Были введены в действие новые малые и средние электростанции.

Осуществлено строительство оловообогачительных фабрик во вновь осваиваемых и отдаленных районах.

Прииски и рудники укомплектованы оборудованием и компрессорным хозяйством для выполнения увеличившегося объема горных работ.

Проведено строительство магистральных автодорог, построены автопроезды к разрабатываемым и вновь открываемым рудникам и приискам и приступлено к железнодорожному строительству.

Проходило дальнейшее строительство и расширение существующих автобаз, мастерских по ремонту горного оборудования, автотранспорта и механизмов, укрепление и развитие предприятий связи, а также жилищно-бытовое строительство.

Увеличена площадь складских помещений.

Произведены работы, обеспечивающие улучшение сельского и рыбопромыслового хозяйства, местных производственно-продовольственных баз, а также дальнейшее развитие местной промышленности.

За 3-ю Пятилетку вложено было в объекты производственного значения — 294,7 млн руб., или 246,8% в сравнении с вложениями за 1932—1937 годы, в дорожное строительство — 193,9 млн руб., или 162,4%, в жилищное — 92,5 млн рублей, или 203,7%, в коммунальное — 30,4 млн руб., или 434,3%, в культурно-бытовое — 17,6 млн руб., или 169,2%, в торгово-складское — 31,3, или 237,1%, и прочее — 7 млн рублей, или 82,4%.

В результате проведенного за истекший период капитального строительства в районах деятельности Дальстроя решение Центрального Комитета ВКП(б) от 11/XI-1931 года о создании базы «по нормальной эксплуатации районов» выполнено, база по нормальной эксплуатации районов Северо-Востока СССР создана.

#### Дорожное строительство.

Форсированное освоение разведанных запасов богатств Колымы поставило перед Дальстроем задачу строительства дорог, в процессе которого преодолены значительные трудности, вытекавшие из почвенно климатических условий Колымы и рельефа местности (горы, вечная мерзлота, топи, болота и наледи).

Выполняя решение ЦК ВКП(б) от 11 ноября 1931 года о строительстве дороги от бухты Нагаево до приисков, а также по трассе Колыма — Якутия, Дальстрой за период своей деятельности построил свыше 3100 километров шоссейных дорог и автодорог облегченного типа.

Размах дорожного строительства характеризуют также следующие цифры: освоено 313,3 миллиона рублей капитальных вложений, уложено в дело более 22 миллионов кубометров гравийно-грунтовых материалов, построено мостов общей протяженностью 13 900 погонных метров, в том числе через р. Колыму (384 п.м.), р. Армань (317 п.м.) и р. Берелех (148 п.м.); построено свыше 2500 штук труб и около 500 тыс. кубометров гражданских сооружений.

В итоге Дальстрой располагает более 900 км классных и более 2200 км автодорог облегченного типа, тем самым была обеспечена задача ввода в эксплуатацию золотых и оловянных месторождений Колымо-Индибирского района, а за последние годы также и на Чукотке.

За 10 лет построены:

Классная автомагистраль от бухты Нагаево — через Верхнюю Колыму до Аркагалы (центр основных приисков и богатое месторождение каменного угля), протяженностью 735 километров; это основная Колымская трасса, сыгравшая главную роль в промышленном освоении районов Верхней Колымы.

Дорога от основной Колымской трассы в районе п. Палатки до оловянного (рудник Бутугычаг) и золотого (Омчакская долина) района истоков Колымы — протяжением 400 километров.

Дорога от основной Колымской трассы в районе п. Стрелка до устья р. Средникан на Колыме, по которой осуществляется связь (летом через Колыму водой, зимой — по временному зимнику) с крупным Сеймчанским оловорудным комбинатом.

За 16 месяцев 1941—1942 г.г. автодорога облегченного типа от Аркагалы до Алдана (Алданская дорога), протяжением в 730 километров, устанавливающая транспортную связь Колымы с водными и зимними путями Якутии.

В 1941—42 г.г. построена также дорога в 145 км Пестрая Дресва — Омсукчан, открывшая выход к Охотскому морю богатому оловянному Омсукчанскому району.

В 1942 году построена первая автодорога на Чукотке от Певека (Чаунская губа) до крупного оловянного месторождения Пыркакай.

Создана разветвленная сеть подъездных путей и дорог от приисков, рудников, обогатительных фабрик, электростанций, совхозов к основным магистралям.

За последние три года построены 2 узкоколейных железнодорожных линий: Магадан — Палатка и Эльгенуголь — Тасканская электростанция общим протяжением 136 км.

В 1942 году Дальстрой приступил к строительству новой 716-километровой дороги облегченного типа Томпорок — Эгехая для эксплуатации крупнейших Янских оловянных месторождений, устанавливающей дорожную связь Алдана с бассейном реки Яна.

Темп строительства дорог особенно ускорился в 1941—1942 г.г. Если в предыдущие годы ежегодный прирост протяженности дорог составлял 90—250 км, то в 1941 г. прирост составил 567 км, а в 1942 г. — 1069 км. За последние два года введено в действие 1636 км дорог, или на 151 км больше, чем было сделано за предыдущие 9 лет деятельности Дальстроя.

### Энергетика и топливо.

До 1937 года увеличение мощности электростанций Дальстроя имело замедленный темп и на конец 1937 года составляло всего 3394 киловатт.

С 1938 года, с развитием механизации основного производства, потребление электроэнергии и мощность электростанций быстро возрастали.

Общая установленная мощность 32-х электростанций Дальстроя с агрегатами свыше 100 лш. сил к концу 1942 года составляет 23 827 киловатт, из них:

паровых — 18 общей мощностью 11 660 квт,  
 дизельных — 10 общей мощностью 11 756 квт,  
 гидротурбинных — 4 общей мощностью 411 квт.

Выработка электроэнергии с 1933 г. возросла с 1742 тыс. киловатт-часов до 96 138 тыс. киловатт-часов, при одновременном росте установленной мощности с 672 квт до 23 827 квт.

Выработка электроэнергии в 1942 г. по типу электростанций распределяется следующим образом:

паровые — 51 500 тыс. квтч,  
 дизельные — 44 142 тыс. квтч,  
 Всего — 96 138 тыс. квтч.

Протяженность высоковольтных линий электропередачи напряжением 35 киловольт, постройка которых была начата с 1937 г., достигла 230 км к концу 1942 года.

Однако рост производственных потребностей Дальстроя не покрывался мало-развитой сетью районных электростанций.

Недостаток электроэнергии компенсировался за счет мелких установок, работающих на генераторы или непосредственный привод механизмов.

Установленная суммарная мощность мелких двигателей на конец 1942 г. достигла 67520 лш. сил, что составляет около 70% от всей установленной мощности.

Мощность мелкой энергетики состоит из следующих двигателей:

Локомобили до 100 л.с.		Двигатели вн. сгорания до 100 л.с.		Автотракторн. моторы на стационар.		Компрессор с двигател. внут. сгор.		Всего	
Кол.	Мощн. л.с.	Кол.	Мощн. л.с.	Кол.	Мощн. л.с.	Кол.	Мощн. л.с.	Кол.	Мощн. л.с.
264	15490	996	17107	302	18428	235	16496	1797	67520

Общая установленная мощность по Дальстрою на конец 1942 г. составляет 100 620 л.с.

Топливный баланс электростанций Дальстроя с агрегатами выше 100 л.с. за 1942 г. имеет следующий состав в условном выражении:

Уголь — 40 980 тонн  
 Дрова — 24 320 тонн  
 Торф — 7675 тонн  
Темное жидкое горючее — 13 243 тонн  
 Всего — 86 218 тонн

Основным топливом до 1942 г. являлась древесина, запас которой на Колыме с каждым годом уменьшается.

В 1942 г. расход дров за счет внедрения углей Аркаглинского и Эльгенского месторождений, а также торфа, был снижен с 44 750 тонн усл. топлива до 24 320 тонн.



Расход жидкого темного горючего составляет в 1942 году 18,2% по отношению к твердому топливу.

Несмотря на некоторое снижение процентного соотношения расхода жидкого топлива в 1941—42 г. с 22,6% до 18,2%, абсолютный расход его по районным дизельным электростанциям непрерывно возрастал с 2653 тонн в 1937 г. до 13 243 тонн в 1942 г.

Преобладающее число двигателей внутреннего сгорания, работающих на жидком топливе в мелкой энергетике, и наличие крупных дизельных электростанций создает еще зависимость энергоснабжения Дальстроя от привозного жидкого топлива.

За последний год усиливается использование местных угольных и торфяных ресурсов.

Добыча ископаемых углей в Дальстрое до 1940 года составила всего 97,5 тыс. тонн, причем добыча производилась попутно при разведке различных месторождений.

За последние годы введены в эксплуатацию Хасынское, Аркагалинское, Эльгенское и Зырянское угольные месторождения.

Добыча угля возросла с 62,5 тыс. тонн в 1939 году до 257,3 тыс. тонн в 1941 году. В 1942 году угля будет добыто свыше 300 тыс. тонн.

С 1939 года в Дальстрое началась разработка торфа на топливо, исследованные запасы которого превышают 2 млн тонн.

Добыча торфа составила: в 1939 г. — 247 тонн, в 1940 году — 40,5 тыс. тонн, в 1941 году — 75 тыс. тонн.

В 1942 году было положено начало развития на приисках мелких гидроэлектростанций. Всего построено 4 гидроэлектростанции мощностью 411 киловатт.

Дальнейший рост энергетики Дальстроя будет направлен по пути создания районных и местных электростанций на базе местных топливных и водных ресурсов.

### Транспорт.

Основной грузопоток для снабжения предприятий Дальстроя направляется через порт Нагаево, расположенный в одноименной бухте Охотского моря. Часть грузов поступает Северным морским путем и разгружается: а) в порту Амбарчик (устье Колымы), откуда грузы доставляются вверх по Колыме Колымским речным пароходством Дальстроя; б) в Певеке (Восточно-Сибирское море) для Чаун-Чукотского горного управления и в) в Коугостахе (устье р. Яны) для Янского горного управления, и далее грузы транспортируются вверх по Яне до предприятий.

На предприятия и к другим местам потребления прибывающие на территорию деятельности Дальстроя грузы доставляются автотранспортом по постоянным дорогам. В особо отдаленные районы, не имеющие постоянных дорог, грузы доставляются зимой (запасом на полный год) тракторами и автомашинами по временным зимним дорогам, а также самолетами и оленьими нартами.

### Морские порты.

Порт Нагаево имеет причальную линию общей длиной 340 метров, что дает возможность одновременной выгрузки трех морских пароходов. Кроме того, имеется небольшой пирс одновременной разгрузки двух барж и причал у судоремонтного завода для судов, нуждающихся в ремонте.

Общий грузооборот порта Нагаево составлял в 1932 году 47 тыс. тонн, в 1937 году — 321 тыс. тонн, в 1941 году — 464 тыс. тонн и в 1942 году ожидается 223 тыс. тонн. Наивысший грузооборот в порту Нагаево был в 1940 году — 491 тыс. тонн.

Объем местных перевозок из порта Нагаево в пункты Северного побережья Охотского моря и с побережья в бухту Нагаево составляет в 1942 году 45 тыс. тонн.

Работа порта Нагаево за 1932—1942 г.г. (в тыс. тонн)

	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Завоз грузов из центральных районов	47,0	81,4	84,2	130,9	198,4	254,0	285,9	320,3
Местный каботаж	—	8,2	12,7	24,7	33,4	58,9	41,9	60,7

Всего за период деятельности Дальстроя было завезено на Колыму через порт Нагаево 2394,3 тыс. тонн, из них во 2-й Пятилетке 748,9 тыс. тонн и в 3-й Пятилетке 1598,4 тыс. тонн.

Порт Амбарчик имеет грузооборот в 1942 году в размере 66 тыс. тонн против 34,5 тыс. тонн в 1937 году.

Вниз по Колыме, через Амбарчик направляется, главным образом, уголь и лес (лес направляется сплавом) для дальнейшей переотправки в Певек на Чукотке и для бункеровки морских пароходов. Указанные операции в 1942 году составят 54 тыс. тонн.

#### Морской и речной транспорт.

Дальстрой располагает четырьмя океанскими пароходами, общей грузоподъемностью 31.586 тонн. Суммарная мощность машин пароходов — 15.140 лош. сил.

Работа указанных пароходов имеет весьма существенную роль в деле доставки грузов Дальстроя из портов Владивосток — Находка, а в 1942 году — из Америки.

Нагаевский порт имеет местный флот, обслуживающий предприятия Дальстроя на побережье Охотского моря — 11 катеров и самоходных барж, общей мощностью тяги в 2300 лош. сил, и 10 несамыходных барж, общей грузоподъемностью 3470 тонн. Указанный флот обеспечивает перевозки 1942 года, связанные с побережьем Охотского моря, в объеме 45 тысяч тонн груза и 3500 пассажиров.

Колымское речное пароходство располагает самоходным флотом в количестве 57 единиц, общей мощностью тяги 8285 лош. сил. Несамыходный флот представлен 108 единицами, общей грузоподъемностью около 30 тыс. тонн.

Грузооборот Колымского речного пароходства составляет в 1942 году 117 тыс. тонн против 4 тыс. тонн в 1933 году и 46,5 тыс. тонн в 1937 году. В 1942 году пароходство сделало 84 миллиона тонно-километров.

#### Автотранспорт.

Автотранспорт является основным видом транспорта, снабжающим предприятия Дальстроя всеми необходимыми видами грузов, как завозными, так и местными.

Громадный объем грузоперевозок, естественно, вызвал необходимость большого списочного состава автомашин. Это влекло за собой постоянное напряжение с авторезиной, значительный расход жидкого топлива, потребность в большом количестве шоферов и мощной ремонтной базе для обслуживания автопарка. Сознавшись, таким образом, трудности могли быть и были решены, в первую очередь, путем выполнения решений 18 съезда ВКП(б) о работе автотранспорта, поставившего задачу добиться повышения производительности работы автомашин, в частности за счет повышения грузоподъемности. В результате принятых мер на транзитных автоперевозках по Колымской трассе, Дальстрой почти не имел обычных 3-тонных машин, а эксплуатирует в подавляющем большинстве 6—7-тонные машины, переоборудованные из ЗИС-5, путем подведения третьей оси и широкого применения полуприцепов. Кроме того, третья ось подведена на часть списочного состава ярославских машин с доведением их грузоподъемности до 10 тонн. На таких машинах в случае необходимости перевозятся особо тяжеловесные грузы до 30-ти тонн.

В соответствии с постановлением Правительства и указаниями Народного Комиссара Внутренних Дел тов. Берия, Дальстроем было уделено особое внимание внедрению газогенераторного автотракторного парка, который получил особое развитие на Колыме в 1942 году.

В настоящее время в Дальстрое полностью решен вопрос не только нормальной эксплуатации 3-тонных газогенераторных автомашин ЗИС-21 на чурке из лиственницы, с нормальной нагрузкой, но также полностью решен вопрос нормальной эксплуатации переоборудованных в Дальстрое 2-осных машин ЗИС-5 и ЗИС-21 на газогенераторные 3-осные и полуприцепы, которые вполне удовлетворительно работают с нагрузкой 6—7 тонн по дорогам в пересеченной горной местности и в условиях низких температур.

Списочный состав всех грузовых автомашин Дальстроя, как на Колыме, так и в учреждениях и предприятиях, расположенных в различных районах Союза (Приморье, Иркутск, Якутские тракты), достигает в настоящее время 4.014 единиц, из коих 1.006 единиц газогенераторных.

Списочный состав тракторного парка, как гусеничного, так и колесного, составляет 856 единиц, из коих 116 газогенераторных.

Большинство автомашин децентрализовано и эксплуатируется отдельными предприятиями Дальстроя по обслуживанию своих нужд как по линии капитального строительства, так и по линии снабжения предприятий всеми необходимыми для них техническими и продовольственными грузами, топливом (уголь, торф, дрова).

Заслуживает внимания работа автотранспорта по перевозкам угля. В 1940 году перевезено на автомашинах 143 тысячи тонн угля, в 1941 году — 194 тыс. тонн и в 1942 г. — 286 тыс. тонн.

Другая значительная часть машин в количестве 1.425 единиц сосредоточена в специализированном Управлении автомобильного транспорта Дальстроя, обслуживающем все магистральные транзитные перевозки на Колыме. Из указанного количества автомашин используется в настоящее время для грузоперевозок 820 автомашин, из коих 2-осных только 50.

Карбюраторных машин управление автотранспорта эксплуатирует 436, остальные 384 машины являются газогенераторными и из них 332 машины 6—7-тонные.

К концу 1942 года количество тяжеловесных газогенераторных машин в Управлении автотранспорта возрастет до 600, а общее количество газогенераторных машин в Дальстрое достигнет 1.400 единиц, в то время, когда на 1 января 1940 г. в Дальстрое имелось 69 газогенераторных машин, на 1 января 1941 г. — 194 и на 1 января 1942 г. — 494 машины.

Работа Управления автотранспорта характеризуется следующими основными показателями:

	1932 г.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
1. Вывоз грузов из Нагаево в горно-промышленные районы (тыс. тонн)	1,0	15,5	23,7	52,6	82,4	112,4
2. Средняя грузоподъемность на магистральных перевозках (тонн на 1 автомашину)	—	—	2,4	3,36	3,38	3,24
3. Производительность одной автомашины в год на магистральных перевозках в тыс. тонно-километр.						
В грузовом направлении. В том числе газогенераторной автомашины	9,3 —	17,9 —	37,7 —	68,9 —	76,0 —	65,6 —
4. Расход бензина на 1 тонно-километр магистральных перевозок (литр.)	—	—	0,490	0,430	0,296	0,265

За весь период из Нагаево на трассу было вывезено грузов 1317,7 тыс. тонн, из них 286,6 тыс. тонн во 2-й Пятилетке и 1030 тыс. тонн в 3-й Пятилетке при возросшей дальности доставки каждой тонны груза в 1942 году до 590 км. от Нагаево, против 437 км в 1937 г. и 128 км в 1933 г.

Грузовой автопарк, занятый магистральными перевозками, сделал общий пробег:

в 1937 г. — 30.250 тыс. км и 54.467 тыс. тн.-км в грузовом направлении, в 1942 г. — 43.430 тыс. км и 137 мил. тн/км в грузовом направлении.

Весьма показателен абсолютный и относительный расход бензина на магистральных перевозках Дальстроя:

в 1937 г. весь расход 13.020 тыс. литров, а на 1 тн/км — 0,265 литр.

в 1940 г. - «- 28.000 -«- 0.215 -«-

в 1942 г. - «- 17.350 -«- 0.140 -«-

Необходимо отметить, что уже в течение последних месяцев при месячном плане 8 млн тонно-километров Управление автотранспорта делает в среднем 4 и более млн тонно-км газогенераторными машинами. Поэтому абсолютное и относительное потребление бензина из месяца в месяц резко падает и достигает в октябре 1942 г. всего 700 тыс. литров, против 1602 тыс. литров в октябре 1941 года.

Средняя нагрузка на одну автомашину в грузовом направлении непрерывно растет в результате массового внедрения большегрузных машин и достигла в 1942 году — 5,7 тонны, против 3,2 тонны в 1937 году.

Также непрерывно возрастает производительность одной рабочей автомашины, которая составляла в 1937 году — 65.600 тонно-километров и в 1942 году — 110.000 тонно-километров.

Особо следует остановиться на показателях работы транзитного газогенераторного парка.

В 1942 году газогенераторы Управления Автотранспорта сделают всего 38 миллионов тонно-километров, против 4 миллионов в 1940 году и 6,8 миллионов в 1941 году.

Общий пробег на 1 газогенераторную машину составит в 1942 году 45 тысяч километров, против 27,6 тысячи в 1941 году.

Производительность на рабочую газогенераторную машину составит за 1942 год — 112 тысяч тонно-километров, против 52,2 тысячи в 1941 году.

Проведена серьезная работа по внедрению нормальной эксплуатации авторезины: средний пробег на одну покрышку составлял в 1937 году — 15.500 клм, в 1940 году — 23.700 клм, в 1941 году — 35.400 клм.

Организационно Управление Автотранспорта имеет в своей структуре 5 автобаз с тремя филиалами и сетью ремонтных пунктов по Колымской трассе.

Плечи работы парка от автобазы до автобазы составляют 210--250 километров в один конец.

В настоящее время проводится работа по переоборудованию в период августа — декабря 1942 года одной тысячи жидко-топливных автотракторных моторов на газогенераторные, причем уже выпущена из капитального ремонта первая серия моторов ЗИС-5, переоборудованных для работы на газе с рациональным форсированием двигателя, что повышает его мощность до 60 сил, против 47 сил мощности двигателя ЗИС-21.

#### Авиатранспорт.

Авиация Дальстроя имеет в 1942 году 17 самолетов самых различных марок. Большинство самолетов — одномоторных, типа У-2 и Р-5. Имеется два самолета Г-2 и 3 лодки «МП-1». Общая грузоподъемность авиапарка составляет 11 тонн.

Протяженность воздушных линий 17.202 километра. Общий налет часов самолетами составил в 1942 году 8.788, против 2.708 в 1937 году.

Перевозки грузов самолетами в 1942 году составляют 1.416 тонн, против 310 тонн в 1940 году. Перевозки пассажиров в 1942 году — 3.619 человек.

#### Олений транспорт.

Перевозки оленьими нартами также имеют свое значение в снабжении грузами отдаленных изыскательских полевых партий Дальстроя и строительных участков, расположенных в бездорожных районах. Всего сделано оленьим транспортом в 1937 году — 296.000 тонно-километров и в 1942 году будет сделано 470.000 тонно-километров.

#### Связь.

Хозяйство связи сосредоточено в специализированном Управлении связи Дальстроя, руководящем всеми предприятиями почтово-телеграфной службы Дальстроя.

Общая протяженность телефонно-телеграфной столбовой линии на Колыме составляет в настоящее время 3530 километров против 188 километров на 1 января 1933 года и 2041 километра на 1 января 1937 года. Протяжение высокочастотных каналов составляет 2980 километров.

Протяженность подвешенных на указанной линии телефонно-телеграфных проводов составляет в настоящее время 15.000 километров против 465 километров на 1 января 1933 года и 7431 километра на 1 января 1937 года

Дальстрой имеет 122 телефонные станции, общей емкостью в настоящее время 7404 номеров против 130 номеров на 1 января 1933 года и 2420 номеров на первое января 1937 года. В числе телефонных станций имеется: 4 станции АТС, емкостью 544 номера, 24 станции центральной батареи, емкостью 3500 номеров, и 94 станции местной батареи, емкостью 3360 номеров.

Общее количество радиостанций, эксплуатируемых Управлением Связи, достигает в настоящее время 109 единиц; работающих радиопередатчиков 134, из которых 14 мощностью в один и более киловатт.

Общий телеграфный обмен по проволоке и эфиру составил за 1941 год свыше четырех миллионов телеграмм с количеством слов свыше 126 миллионов.

Дальстрой имеет 44 почтовых предприятия против 15 на 1 января 1934 года и 26 на 1 января 1937 года

Помимо указанных средств централизованной связи имеется значительное количество радиостанций в отдельных управлениях, обслуживающих собственные нужды (водный транспорт, авиация, метеослужба).

#### Заводы и механические предприятия.

В Дальстрое построены два завода — авторемонтный и судоремонтный (завод № 2) и центральные ремонтно-механические мастерские при горнопромышленных управлениях и Управлении автотранспорта Дальстроя.

Возникнув в период 1932—1937 г.г. как небольшие механические мастерские по производству текущего ремонта горного оборудования и транспортных средств, заводы и ремонтно-механические мастерские выросли в годы 3-й Пятилетки в крупные предприятия, способные решать самостоятельные задачи.

До 1939 года работа заводов и мастерских ограничивалась текущим и капитальным ремонтом горного оборудования, автотракторного оборудования, судов морского транспорта и т.п. на базе привозных запасных частей. Выпуск запасных частей на месте был ограничен крайне небольшой и простейшей номенклатурой.

Период 1940—1942 г.г. характеризуется развернутым строительством мехпредприятий Дальстроя, их значительным расширением и техническим перевооружением.

Организуется ряд новых производств, в том числе — литейное, электротермическое.

В 1940—1942 г.г. производительность вновь построенных и реконструированных чугунолитейных цехов заводов и мастерских была доведена до 3500 тонн чугунного литья в год.

В текущем году заканчивается строительство мартеновского цеха производительностью 1500 тонн стального литья в год.

Развитие на Колыме литейного производства, хотя и носящего только подсобный характер, имеет для Дальстроя большое значение в дни войны, когда завоз технических грузов резко сократился.

В настоящее время на предприятиях Дальстроя производятся всевозможные текущие, средние и капитальные ремонты 600 типов разных машин горного, обогатительного, транспортного и энергетического оборудования.

В число этих машин входят дизели мощностью до 3000 л. с., локомобили до 600 лош. сил, экскаваторы, автомашины, тракторы всех типов, компрессоры, насосы, перфораторы, лебедки, транспортеры, электромоторы, суда морского и речного флота, сварочное оборудование и т.п.

Освоено производство широкой номенклатуры сложных и точных запасных частей, а также и их реставрация, что имеет особое значение в условиях Дальстроя. Только за 9 месяцев 1942 г. было восстановлено свыше 20 тысяч различных деталей.

Наконец, за последние годы на заводах и в механических мастерских поставлено собственное производство новых машин горного и обогатительного оборудования, в том числе оригинальных конструкций. Освоено производство ряда сложных машин, изготовление которых считалось возможным только на специализированных заводах Союза. Особенно широко эта работа развернулась с начала войны.

Организовано производство газогенераторных автомашин, тракторов и стационарных моторов ЗИС-5 и ЧТЗ-60. В 1940 году их было произведено — 14, в 1941 г. — 285 и в 1942 г. — 1532 шт.

За последние только 9 месяцев (1/1-1942 г.) было изготовлено 1983 машины и агрегата, из них:

Обогатительное оборудование — 433 ед.

Горно-приисковое — 767 ед.

Авто-тракторное (без газогенераторов) — 410 ед.

Судостроение — 13 ед.

Электрооборудование — 147 агрегатов

Станочное оборудование — 45 станков

Для характеристики сложности оборудования, изготавливаемого заводами Дальстроя, можно привести такие два примера:

Завод № 2 освоил изготовление передвижной механической золотомойки, сконструированной в Дальстрое. Золотомойка смонтирована на тракторных снях, весит свыше 8 тонн, имеет две отсадочные машины, промывает в сутки 300 кубометров песков, требует для своего обслуживания в сравнении с обычным шлюзовым прибором меньше рабочих, воды, дает более высокое улавливание золота и позволяет резко сократить расстояние подачи промываемых песков путем передвижки прибора к обрабатываемым площадям.

Авторемонтный завод освоил изготовление весьма сложной конической двухфутовой дробилки «Саймонс», производящейся в СССР только на Уралмаше из специального фасонного литья.

На заводах и мастерских Дальстроя производятся также стержневые мельницы, валковые дробилки, буксирные катера, малые гидротурбины, электромоторы, бурильные молотки, сварочные агрегаты и др.

Номенклатура изготовленных в Дальстрое новых машин и агрегатов достигает 120 различных наименований.

#### Местная промышленность Дальстроя.

До 1941 года местная промышленность Дальстроя в основном была представлена Промкомбинатом в гор. Магадане, товарная продукция которого составляла

в отпускных ценах в 1938 году — 15.723 тысячи рублей, а в 1941 году — свыше 48 миллионов рублей. Работа промкомбината в основном ограничивалась швейными и обувными изделиями и деревообработкой.

Постановление Совета Народных Комиссаров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) от 9 января 1941 года о всемерном развитии местной промышленности дало толчок к организации промкомбинатов на базе местного сырья при горных и отраслевых управлениях Дальстроя и к организации новых производств.

В течение 1941 и 1942 г.г. организованы следующие новые виды производств:

пушен цех регенерации резины на базе переработки изношенных автопокрышек, который за половину 1942 года даст 7500 кг резинового клея и 10 500 кг ремонтной резины;

цех регенерации отработанных масел;

производство автозапасных частей из пластмассы с программой на 1942 год в количестве 6200 штук различных деталей (крышки аккумуляторов, трамблеры, боины и проч.);

электроцех, который даст в 1942 году 160 электромоторов, 60 сварочных машин и трансформаторов, изготавливает бронепровода и специальный провод для автотранспорта;

производится шамотный огнеупорный кирпич, в количестве 250 тысяч штук, кирпич динасовый, в количестве 50 тыс. штук; начато изготовление креозотового масла — 2200 кг; эфирного масла — 3000 кг и дубильного экстракта — 20 тонн; пущена ватная фабрика, перерабатывающая утильсырье, с программой на 1942 год 170 тонн;

работает стекольный завод, производящий лабораторную посуду, главным образом, стекло оконное — с программой 40.000 кв. метров оконного стекла;

в большом количестве производятся кольца «Рашига» для газогенераторов — 25 миллионов штук, шахтные лампы «Вольфа» — 8000 штук, конденсаторы для автомашин — 6000 штук, радиорепродукторы — 1400 штук;

В настоящее время строится смесительная установка для производства аммонита, годовой производительностью 10.000 тонн, и серно-кислотный завод, годовой производительностью 500 тонн. Серная кислота будет производиться на базе местных пиритов.

Другие виды производств местной промышленности представлены следующими предприятиями:

мощный швейный цех Магаданского Промкомбината, выпускающий в год 1,5—2,5 млн единиц швейных изделий, как, например, белье, постельные принадлежности, верхняя одежда и т.д.;

обувной цех, выпускающий в 1942 году свыше двухсот тысяч пар обуви, состоящей в большинстве из теплых ватных бурок, заменяющих валенки;

кожевенный завод, выпускающий в 1942 году около 2,5 миллионов кв. дециметров кожи и выделывающий до 6000 меховых шкур (в большинстве шкуры морского зверя).

Выпускаются также в большом количестве металлические ложки из отходов металла, гвозди, зубной порошок из местных кальцитов, красный кирпич в размере, полностью обеспечивающем потребности Дальстроя.

Начата добыча известняка, алебастра и липаритовой муки взамен мела.



В 1942 году кустарным способом произведен выжиг 650 тонн кокса из зырянского коксующегося угля и заканчивается строительство полупромышленной установки по производству полукокса на Аркагалинских угольных месторождениях.

Имеется также витаминная фабрика, производящая противцинготные концентраты из хвои кедрового стланика и из ягод шиповника, в количестве 175 тонн. На базе местного сырья фабрика производит кедровое масло, варенье, вино и т.п. Общий выпуск продукции витаминной фабрики составляет в 1942 году 350 тонн на сумму 4500 тысяч рублей.

### Сельское хозяйство Дальстроя.

Выполняя решения 18 съезда ВКП(б) о развитии местной продовольственной базы, постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР о развитии животноводства, а также специальные указания и приказы Наркомвнудела Союза, Дальстрой проделал большую работу по сельскохозяйственному освоению Колымы.

Сельское хозяйство Колымы развивалось в направлении овощеводства и животноводства.

Основное сельское хозяйство на Колыме сосредоточено в 10 совхозах, из которых 3 оленеводческих.

Кроме того, на Колыме при предприятиях имеется свыше трехсот подсобных хозяйств, которые занимаются преимущественно свинокормом на базе утилизации пищевых отходов, а также овощеводством.

Начиная с 1935 года на Колыме непрерывно увеличивается площадь пашни, растут посевные площади под различными сельскохозяйственными культурами, увеличивается площадь защищенного грунта.

Освоение новых земель на Колыме сопряжено с большими трудностями технического и агрономического характера, достаточно сказать, что затраты на освоение одного гектара достигают 1500—2000 рублей.

Суровые климатические условия, краткость вегетационного периода, систематически повторяющиеся заморозки в середине августа, большая разность температур в течение дня и ночи делают довольно сложными процессы сельхозпроизводства, ограничивают набор сельскохозяйственных культур и потребовали строительства теплично-парникового хозяйства в больших размерах. Темпы освоения и использования пашни представлены следующими показателями:

Наименование показателей	1932 г.	1935 г.	1937 г.	1941 г.	1942 г. ожидаем. вып.
1. Наличие пашни (га)	2	402	2064	2383	3100
2. Всего посевов (га)	2	402	1560	2354	2780
3. В т.ч. под овощами	2	204	564	750	868
4. Площадь закрытого грунта (кв. мет.)	243	6357	30214	62300	72600

Закрытый грунт состоит из теплиц, общей площадью 32 100 кв. мет. И 27 000 парниковых рам.

За последние годы были найдены и разрешены основные направления и пути повышения урожайности, разработан и внедрен ряд агротехнических мероприя-

тий, позволивших значительно поднять урожайность основных сельскохозяйственных культур капусты и картофеля.

Урожайность по этим культурам превышает средние нормы, установленные для Хабаровского края.

Наименование культур	Урожайность в центнерах с га				
	1933 г.	1936 г.	1937 г.	1941 г.	1942 г.
Картофель	65	70	44	93	95
Капуста	180	142	102	217	298

В связи с этим валовой выход овощей значительно вырос:

в 1932 году было получено — 21 тн.

в 1935 -«- 1942 -«-

в 1937 -«- 3121 -«-

в 1941 -«- 9998 -«-

в 1942 -«- ожд. выход — 12615 -«-

Обеспеченность населения Колымы овощами, выращенными в Колымских совхозах и агробазах, достигла в 1942 году почти 40% к потребности Дальстроя. Остальные 60% покрываются за счет завоза 15—17 тысяч тонн из 4 совхозов Дальстроя, расположенных в Приморском и Хабаровском крае.

Полностью разрешен вопрос обеспечения поголовья скота на Колыме грубыми кормами за счет заготовок сена. До 1939 г. Дальстрой производил завоз сена из Приморского края, и только в течение последних лет сенозаготовки производились в больших размерах:

в 1932 году заготовлено сена — 1200 тн.

в 1937 -«- 19 419

в 1941 -«- 35 044

в 1942 -«- 43 200

Быстрыми темпами растет поголовье скота, особенно свиней, рост поголовья скота позволяет начиная с 1943 г. отказаться от завоза на Колыму свежего и свежемороженого мяса, потребность в котором полностью покрывается за счет собственных ресурсов.

Рост поголовья скота характеризуется такими показателями:

Виды животных	Состояло на конец года				
	1932 г.	1935 г.	1937 г.	1941 г.	1942 г. ождаем.
1. Крупный рогатый скот	96	1200	2385	5147	6500
2. Свиньи	59	3605	8710	24767	35100
3. Лошади	1314	3016	5510	7931	9700
4. Олени	2800	9577	18285	18561	29200
5. Птицы	—	1083	5509	7931	9700

За последние годы разрешен вопрос воспроизводства конского поголовья на Колыме, что создает предпосылки к прекращению завоза лошадей. За последние 2 года получено от собственного приплода 1360 голов конского молодняка. Выросла и продуктивность животноводства, так например, годовой удой молока на фуражную корову получен:

в 1934 г. — 1500 литров

в 1937 г — 1925 ««

в 1941 г. — 2934 ««

в 1942 г. ожид. — 3100 ««

Рост поголовья скота и повышение продуктивности животноводства обеспечили рост выпуска продукции животноводства, которая уже в 1941—42 г.г. стала весьма ошутимой в продовольственном балансе Дальстроя:

Виды продукции	Един. измер.	Получено за год				
		1932 г.	1935 г.	1937 г.	1941 г.	1942 г. ожид.
1. Молоко	Цент.	283	9940	14350	44435	51575
2. Мясо	Тонн	—	144	208	766	1291
3. Яйца	Т. шт.	—	41	244	690	1026

Особенно важным для населения Колымы является рост выпуска молока и яиц, доставка которых из Приморья в горнопромышленные районы Колымы крайне затруднительна и сложна.

#### Рыбопромысловое хозяйство.

В системе Дальстроя имеется Управление рыбопромыслового хозяйства, которое занимается ловом рыбы на побережье Тауйской глубины и Гижигинской губы Охотского моря. Управление состоит из 5 промхозов, имеющих сеть промыслов.

Всего выловлено рыбы в 1942 году 184.500 центнеров против 111 тысяч в 1937 году и 120 тысяч центнеров в 1940 году. Подавляющее большинство вылавливаемой рыбы падает на охотскую сельдь, кету и горбушу.

Дальстрой полностью обеспечивает себя собственной рыбной продукцией.

#### Финансы.

Одновременно с развитием производственной деятельности из года в год развивалось и укреплялось финансовое хозяйство Дальстроя и улучшались его формы. Внедрялся хозяйственный расчет, привлекались в хозяйственный оборот Дальстроя значительные банковские ресурсы. Этот процесс сопровождался ростом и укреплением банковской системы на Колыме, усилением мобилизации средств населения, значительным ростом налоговых и страховых платежей, развитием местного бюджета Колымы и значительным ростом вложений местного бюджета в социально-культурные нужды национальных районов и г. Магадана.

Характерны следующие показатели развития финансов Дальстроя:

Фонд хозяйства Дальстроя, составляющий к началу его деятельности в 1932 году 20 млн рублей, на 1 января 1942 года составил 1796,4 млн рублей, т.е. за 10 лет вырос в 89—90 раз. По отдельным годам этот рост был следующим (в млн руб.):

1932 г.	1937 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
20,0	618	855	1251	1797

**Банковские кредиты.** Нормализация финансового хозяйства Дальстроя, внедрение и укрепление хозяйственного расчета, привлечение в оборот Дальстроя значительных банковских ресурсов, усиление банковского контроля над использованием этих ресурсов, линия на ликвидацию расчетных отношений, проводившихся ранее вне сферы кредитно-банковского воздействия внутри многоотраслевого хозяйства Дальстроя, нашли свое отражение в следующих показателях (в млн руб.):

	1936 г.	1937 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.
1. Колич. фил. Госбанка	1	1	3	4	7
2. Обороты баланса	1065	2270	11872	22240	33732
3. Задолженность по ссудам на конец года	12	124	211	582	1011
4. Оборот документов на инкассо	—	—	3322	7801	13144

Приведенные данные свидетельствуют о следующем:

1. Инкассовые операции, введенные только с 1938 года, за 4 года выросли в 33 раза, охватывают в настоящее время подавляющую часть оборотов Дальстроя. Это обстоятельство оказывает исключительное воздействие на оздоровление финансового хозяйства Дальстроя и укрепление хозяйственного расчета во всех звеньях хозяйства.

2. Привлечение банковских ресурсов в оборот Дальстроя в форме краткосрочных ссуд, возросшее (по задолженности на конец года) в 84 раза, содействовало усилению банковского контроля, ускорению оборачиваемости средств, освобождая тем самым государственный бюджет от значительных вложений в оборотные средства Дальстроя. Привлечение банковских ресурсов в оборот Дальстроя в 1942 году составило 2,9 миллиарда рублей, в 174 раза больше, чем в 1936 году, первом году кредитования Дальстроя.

3. Обороты Колымской межрайонной конторы Госбанка, обслуживающей в основном только систему Дальстроя, выросли в 29 раз, достигли в 1942 году 33,7 миллиарда рублей, выдвигая тем самым ее в ряды крупнейших (по обороту) контор системы Госбанка СССР.

Местный бюджет Колымы. Процесс освоения дальних, северных окраин Советского Союза, развитие хозяйства Дальстроя, местных национальных районов, строительство новых населенных пунктов и развитие существующих, рост населения районов деятельности Дальстроя нашли свое отражение в развитии местного бюджета и в его структуре

Следующие показатели характеризуют это развитие (в млн руб.):

	1933 г.	1937 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.
Доходы местного бюджета	1,3	13,3	36,5	65,0	75,3
Расходы местного бюджета	1,0	13,1	25,3	28,6	52,7

Против доходов и расходов за 1933 год на последний год 2-й Пятилетки (1937 г.) доходы местного бюджета выросли в 10 раз и расходы в 13 раз и на конец 3-й Пятилетки доходы выросли в 58 раз и расходы в 53 раза.

За истекшие 10 лет на социально-культурные и другие нужды национальных районов и г. Магадана, без управленческих расходов, было израсходовано местным бюджетом 189 млн рублей.

Одновременно с ростом вложений в развитие народного хозяйства Колымы значительно возрастает поступление налоговых и страховых платежей, так, например (в млн руб.):

	1937 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г. (9 мес.)
Всего поступлений	9,5	22,0	74,8	139,6	194,3
<u>В том числе:</u> подходный налог (с военным)	1,8	6,0	20,5	59,7	101,3
Налог с оборота	—	8,5	9,6	17,9	26,3

**Мобилизация средств населения.** Одновременно с развертыванием и усилением поступлений по налоговым и страховым платежам, в значительных объемах развивалась и система сберегательных касс на Колыме.

Характерным для этого развития являются следующие данные:

	1933 г.	1935 г.	1937 г.	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.
Количество сберкасс	8	17	24	47	68	74	75
Количество вкладов на начало года	6305	9027	24993	32655	43753	48475	56275
Сумма вкладов на начало года (в млн руб.)	3,4	6,2	24,7	43,2	78,3	129,9	160,1
Реализация мас. займов (в млн руб.)	1,6	3,8	6,6	21,5	30,2	50,1	62,4
Сумма оборотов (в млн руб.)	98,7	157,6	748,9	1359,5	1621,9	1653,7	Нет данных

При этом следует отметить, что благодаря правильной организации работы по мобилизации средств населения с момента начала войны сумма вкладов и количество вкладчиков продолжали возрастать и средний вклад на одного вкладчика так-

же вырос с 1790 рублей в 1940 году до 2844 рублей в 1942 году. За истекшие 10 лет средний вклад на 1 вкладчика вырос с 540 рублей в 1933 году до 2844 рубля в 1942 году, т.е. в 5,3 раза.

Билеты денежно-вещевой лотереи были реализованы в 1941 году на 10,2 млн рублей, а в 1942 году на 11,0 млн рублей.

### Торговля.

Торговля на Колыме осуществляется трестом КОЛЫМСНАБ.

Реализация товаров предприятия Колымы составляла в 1939 году 778 миллионов рублей, в 1941 году — свыше 1 миллиарда рублей и ожидается в 1942 году 875 миллионов рублей.

Колымснаб располагает на Колыме складской площадью в количестве 120 тыс. кв. метров против 34 тыс. кв. метров в 1939 г.

Торговая сеть Колымснаба достигает в 1942 году 295 единиц, а в 1938 году их было 168.

Общественное питание представлено в 1942 году 180 предприятиями, вместо 61 в 1938 году.

Кроме того, имеется 120 магазинов и ларьков в ведении предприятий.

Общее количество торговых точек и столовых по Дальстрою достигает 600.

Розничный оборот торговли составлял в 1938 году 125 миллионов рублей, в 1941 году — 305 миллионов рублей и ожидается в 1942 году — 270 миллионов рублей.

Оборот общественного питания составлял в 1938 году — 21 миллион рублей и ожидается в 1942 году — 70 миллионов рублей.

Свыше 75% оборотов торговли приходится на основные производственные контингенты. Остальные 25% приходятся на отдельные партии и производственные группы, находящиеся в глубинных пунктах тайги, и на сельскую торговлю в национальных районах.

Обслуживая местное население национальных районов, Колымснаб одновременно производит заготовку пушнины в порядке выполнения государственного плана по пушно-меховым заготовкам. В 1939/40 году заготовлено было пушнины на 625 тыс. руб., в 1940/41 году — на 835 тыс. руб. и в 1941/42 году — на 820 тыс. рублей в действующих заготовительных ценах.

За последние 1,5—2 года особое внимание уделялось местным децентрализованным заготовкам. Только за 9 месяцев 1942 года децентрализованные заготовки произведены на сумму 5 млн 210 тыс. руб., в том числе продовольствия — на 3 млн руб., скота — на 1 млн 760 тыс. руб., кожсырья — на 325 тыс. руб. и кустарных изделий — на 110 тыс. рублей.

### Труд и кадры.

В настоящее время в Дальстрое работает 202,4 тыс. человек, из них 76,4 тыс. человек вольнонаемных, остальные — заключенные.

Численность рабочей силы увеличилась в соответствии с темпами роста отраслей хозяйства Дальстроа.

Источниками пополнения рабочей силы и кадров Дальстроа были вербовка специалистов и завоз заключенных.

За 11 лет было завезено заключенных — 356 тыс. человек, часть которых по освобождению вывозилась с Колымы, другая часть, особенно за последние годы,

оставалась работать в Дальстрое по вольному найму. Это обстоятельство, наряду с вербовкой специалистов, было основным фактором увеличения удельного веса вольнонаемных работников.

Следующая таблица показывает, как происходило это увеличение по пятилетиям работы Дальстроя:

Годы	Удельный вес в/н работников
1933 г.	11%
1937 г.	13%
1942 г.	38%

Из общего числа работающих в Дальстрое ежегодно повышался вес занятых в горной отрасли, а удельный вес занятых на всех прочих производствах снижался, что является вполне закономерным в свете задач, поставленных перед Дальстроем.

Рост удельного веса работающих в горной отрасли показывает следующая таблица:

Годы	Уд. вес работающих в горной отрасли
1933 г.	4%
1937 г.	26%
1942 г.	56%

Рост численности работающих в горной отрасли значительно обгонял общий рост численности работающих в Дальстрое. Если 1933 год принять за 100, то общая численность работающих в Дальстрое к 1937 году увеличилась в 3 раза, а число занятых в горной отрасли в 18 раз. К 1942 году общая численность увеличилась в сравнении с тем же 1933 годом в 7 раз, а число занятых в горной отрасли — в 84 раза. Наибольшую численность персонала Дальстрой имел в 1940 году — 216 422 чел., а в последующие 1941 и 1942 годы численность снижается (1941 — 210 674 чел., 1942 г. — 202 421 чел.), что было вызвано условиями военного времени. Несмотря на это, численность занятых в горной отрасли продолжала увеличиваться:

Годы	Численность занятых в горной отрасли (тыс.)	Из них:	
		В золотодобывающей	В оловодобывающей
1940 г.	108,4	92,4	16,0
1942 г.	114,0	78,0	36,0

Такой рост был обеспечен за счет сокращения штатов и более экономичной организации подсобных производств Дальстроя.

Как было сказано, кадры специалистов комплектовались на основе вербовки в центральных районах страны. В этом свою большую роль сыграли значительные льготы, установленные правительством для работников Крайнего Севера.

Огромную помощь кадрами оказывали Дальстрой Центральный Комитет ВКП(б) и Наркомвнудел СССР. Дальстрой неоднократно получал пополнение руководящими административными и инженерно-техническими работниками, направляемыми непосредственно ЦК ВКП(б) и НКВД СССР.

Ежегодное пополнение за счет вербовки составляло от 3 до 6 тыс. человек. Так, например, в 1939 г. на Колыму прибыло 3654 человека, в 1940 г. — 5589, в 1941 г. — 1006 человек. С момента начала войны Дальстрой пополнений кадрами не получал.

В настоящее время в Дальстрое всего работает, не считая личного состава воензированной охраны лагерей, около 67 900 человек вольнонаемного состава, из них 15 355 договорников, около 48 800 бывших заключенных, остальные — члены семей и прочие. Мужчин всего 62 660, женщин 5180 человек.

Из указанного вольнонаемного состава около 40 тыс. чел. работает в горной отрасли, свыше 6100 чел. — в автотранспорте, около 2650 — в дорожном строительстве и свыше 19 тыс. чел. — в различных других отраслях.

Специалистов с высшим и средним техническим образованием в Дальстрое около 7 тыс. человек, из них: с законченным высшим — 2900 чел., с незаконченным высшим — свыше 300 чел., со средним техническим образованием — более 3650 чел. Свыше 2 тыс. специалистов — бывшие заключенные, остальные — прибывшие на Колыму по трудовым договорам.

Общее число специалистов в Дальстрое достигает 20 тыс. человек. Из них около 2 тыс. работает в горной отрасли, свыше 600 чел. — в теплосиловом хозяйстве, около 1500 чел. — в геологоразведочной и топографической службе, 870 — в дорожном, промышленном и гражданском строительстве, свыше 6 тыс. человек, включая и шоферско-водительский состав, — в автотранспорте; свыше 600 чел. — морском, речном и авиатранспорте, 600 чел. — в сельском, лесном и рыболовном хозяйстве, свыше 700 чел. — в органах связи, более 400 чел. — в системе народного образования, 750 чел. — в учреждениях народного здравоохранения, свыше 500 чел. — в области культуры (печатать, радио, театр, кино, радиовещание), около 3000 чел. — учетно-бухгалтерские и административно-хозяйственные работники.

Путем краткосрочных курсов с отрывом и без отрыва от производства Дальстрой подготовлял на месте кадры массовых профессий, как из числа вольнонаемного состава, так и из заключенных.

Всего за 1938—1942 г.г. (по I/X-1942 г.) на месте было подготовлено 25 700 человек, в том числе около 6000 чел. — по горным специальностям, около 7000 чел. — по автотракторным специальностям, 2800 чел. — по металлообрабатывающим и энергетическим специальностям.

#### Партийные, комсомольские и профсоюзные организации.

Партийные и комсомольские организации Дальстроя были созданы в 1932 году. В первом году работы в Дальстрое насчитывалось всего 288 членов и кандидатов ВКП(б) и 143 комсомольца. Часть парторганизации состояла из коммунистов, направленных на Колыму Центральным Комитетом ВКП(б), часть из коммунистов, работавших в национальных районах Колымы и в организациях «Союззолото», действовавших на Колыме до образования Дальстроя.



В настоящее время в Дальстрое (по данным на 1 октября 1942 г.) — 5323 членов и кандидатов ВКП(б) и 11 416 комсомольцев. Таким образом, партийно-комсомольская прослойка в Дальстрое в настоящее время составляет около 22% по отношению ко всему вольнонаемному составу работающих.

В связи с чисткой партии 1933 г. и последовавшим за ней обменом партийных документов, продолжавшимся на Колыме до июля 1939 года, прием новых членов и кандидатов партии парторганизациями Дальстроя был возобновлен с июля 1939 года.

До этого времени парторганизации Дальстроя росли за счет коммунистов, прибывавших на Колыму по командировкам ЦК ВКП(б), НКВД СССР, а также по трудовым договорам.

С момента возобновления приема в партию на Колыме и по 1 октября 1942 года парторганизациями Дальстроя было принято в партию 3871 человек, из них в члены ВКП(б) — 1166 чел., кандидатами в члены ВКП(б) — 2505 человек.

Характерно, что за период с 1 июля 1939 года и по 1 июля 1941 года в партию было принято 1729 человек, из них в члены ВКП(б) — 470 и в кандидаты — 1295 человека. А за 15 месяцев войны — с 1 июля 1941 года и по 1 октября 1942 года в партию было принято 2142 человека, из них в члены ВКП(б) — 696 чел. и в кандидаты — 1446 человек. Таким образом, за 15 месяцев войны в партию было принято на 413 человек больше, чем за два предыдущих довоенных года.

В числе принятых в партию за время Великой Отечественной войны имеются десятки товарищей, награжденных за успешную работу в Дальстрое орденами и медалями Союза ССР, и сотни товарищей, награжденных значком «Отличнику Дальстроевцу».

Рост числа первичных партийных и комсомольских организаций Дальстроя, число коммунистов и комсомольцев в них характеризуется следующими данными:

Годы	Число первичных парторг.	Количество коммунистов			Число первичных комсомольских организац.	Количество комсомольцев
		Членов ВКП(б)	Кандид в члены ВКП(б)	Всего		
1932 г.	12	180	108	288	9	143
1933 г.	23	147	73	220	-«-	-«-
1934 г.	17	176	75	251	-«-	-«-
1935 г.	23	311	135	446	35	355
1936 г.	28	343	140	483	35	697
1937 г.	30	427	139	566	39	1006
1938 г.	37	507	154	661	62	3865
1939 г.	42	1277	733	2010	76	4154
1940 г.	168	2137	1539	3676	155	7657
1941 г.	229	2793	1725	4518	239	10365
1942 г. (на 1/X)	250	3030	2293	5323	320	11416

За этот период парторганизация Дальстроя многократно получала пополнение кадрами партийно-политических работников, работников печати и пропагандистов непосредственно от Центрального Комитета ВКП(б). Одновременно ЦК ВКП(б) по представлению Народного Комиссара Внутренних Дел СССР тов. Берия оказывал огромную помощь Дальстрою в получении кадров специалистов-инженеров, геологов и других, в числе которых на Колыму направлялись преимущественно члены и кандидаты ВКП(б).

Большое участие в обеспечении Дальстроя кадрами в свое время приняли комсомольские организации Москвы, Ленинграда и других городов СССР, неоднократно направлявшие по указанию ЦК ВКП(б) комсомольцев и молодежь на работу в Дальстрой.

В первый период партийные организации Дальстроя не имели строго определенной организационной структуры.

С 1932 г. по декабрь 1934 г. руководство работой первичных партийных организаций на территории деятельности Дальстроя осуществлял партком Дальстроя.

В декабре 1934 года была создана политчасть дирекции, а в конце 1937 года Политотдел Дальстроя и партийные комитеты в горных и отраслевых управлениях.

В феврале 1939 года были созданы Политическое Управление Дальстроя и политотделы горнопромышленных управлений.

Создание Политуправления в Магадане и Политотделов на местах окончательно определило организационную форму партийного руководства большой сетью партийных и комсомольских организаций системы Дальстроя и национальных районов Колымы.

В настоящее время на территории деятельности Дальстроя имеется 12 политических отделов, 1 политчасть, Горком ВКП(б) и Горком ВЛКСМ в городе Магадане, три Райкома ВКП(б) и три Райкома ВЛКСМ в национальных районах, повседневное руководство которыми осуществляется Политическим Управлением Дальстроя.

За 10 лет своей работы партийные организации Дальстроя значительно выросли, политически и организационно окрепли.

Руководствуясь решением 18 съезда ВКП(б), 18 Всесоюзной конференции ВКП(б), постановлениями Центрального Комитета ВКП(б) и указаниями лично товарища Сталина, большевики сплачивают трудящихся вокруг нашей партии Ленина — Сталина и советского правительства, мобилизуют и организуют дальстроевский коллектив на преодоление всех трудностей, на безусловное выполнение и перевыполнение государственного плана Дальстроя по золоту и олову, на максимальную и всестороннюю помощь фронту в дни Великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков.

Профсоюзные организации, объединяемые Колымским Окружком профсоюза рабочих и служащих золотоплатиновой промышленности, на 1 июля 1942 года насчитывали 38 850 членов, против 7 тыс. в 1937 году. Профсоюзный бюджет возрос до 9 млн рублей против 4 млн в 1937 году. Средства эти дополнительно обращаются преимущественно на культурное и бытовое обслуживание рабочих и служащих Дальстроя.

**Печать.** В настоящее время в Дальстроях издается 13 газет и 1 ежемесячный производственно-технический журнал «Колыма».

Центральная газета Дальстроя областного типа — орган Политического Управления — «Советская Колыма» выходит ежедневно тиражом в 28 000 экз., против 3000 в 1935 году и 8000 в 1939 году.

Для коренного населения национальных районов издается специальная газета на русском и эвенском языках, периодичностью 3—4 раза в месяц тиражом 1000 экз.

Остальные 12 газет издаются как многотиражки Политотделами горных и отраслевых управлений Дальстроя периодичностью 2—3 раза в неделю при тираже от 1 до 3 тыс. экз. Разный тираж всех газет Дальстроя превышает 40 тыс. экземпляров.

В 1941 году при Дальстрое организовано Издательство, работа которого в некоторой мере восполняет крайний недостаток литературы. Завоз ее на Колыму из центра СССР с 1942 г. почти полностью прекратился. За 9 месяцев 1942 г. Издательством выпущено 105 названий брошюр общим тиражом 390 тыс. экземпляров. Из них 42 названия массовой политической, военной и художественной литературы, общий тираж которой составляет 202 тыс. экземпляров.

Массовая политическая и культурно-просветительная работа партийных, профсоюзных и комсомольских организаций среди трудящихся Колымы обеспечивается созданной Дальстроем большой сетью культурно-просветительных учреждений во всех промышленных районах Колымы, Яны, Чукотки и в национальных районах.

В Дальстрое в настоящее время 74 клуба против 9 в 1937 г. и 1 в 1932 г.

Библиотек имеется 287 против 70 в 1937 г. и 2 в 1934 г., причем библиотечный фонд только по профсоюзной системе (без ОНО и хозорганов) превышает 580 тыс. рублей.

На базе красных уголков на предприятиях и парткабинетах при политотделах в 1941—1942 г.г. создано и работает более 200 агитпунктов.

Кино и радиовещание — это наиболее массовые виды культурно-просветительной работы, проникли в самые отдаленные таежные уголки Колымы.

В Дальстрое в настоящее время работает 34 радиоузла, обслуживающих около 9 тыс. установленных радиоточек против 11 радиоузлов с 2745 радиоточками на 1 января 1937 года.

Имеется 227 киноустановок, из которых только 12 немые, остальные звуковые. В числе киноустановок 81 шт. наиболее совершенных современных киноаппаратов марки КЗС-22. Кинопредвижная сеть, насчитывающая 150 аппаратов, находится в распоряжении горных и отраслевых управлений Дальстроя и используется в первую очередь для обслуживания работников основного горного производства.

За период войны по состоянию на 20 октября 1942 года коллектив дальстроевцев и местное население Колымы внесли в фонд обороны родины, на постройку самолетов, танков и бронемашин и на др. оборонные мероприятия 186 миллионов рублей, из которых 135 млн наличными деньгами и 51 млн облигациями Госзаймов. В том числе подписка на государственный военный заем 1942 года составила 62412 тыс. рублей, на денежно-вещевую лотерею 1941 г. и 1942 г. — 21.265 тыс. рублей.

Для бойцов и командиров действующей Красной Армии собрано около 226 тысяч различных теплых вещей, в том числе много меховых изделий местного производства.

### Социально-культурное строительство.

Развитие производства Дальстроя, освоение новых промышленных районов сопровождалось значительным ростом населения территории деятельности Дальстроя. Это потребовало от Дальстроя соответствующей заботы о создании сети социально-культурных учреждений: больницы, врачебно-фельдшерских пунктов, детских яслей и садов, школ.

Лечебные и санитарно-профилактические учреждения Колымы объединяются в специализированном Санитарном управлении Дальстроя.

В настоящее время на Колыме 82 стационарных больницы против 6 в 1933 г. Причем среднее количество коек на одну больницу возросло с 19 до 84, что свидетельствует об укрупнении больниц. Больницы районного значения (в г. Магадане, центральные стационары при горных управлениях), а также наиболее крупные больницы на приисках достаточно оснащены — они имеют рентгеновскую аппаратуру, клинические лаборатории, физиотерапевтическую аппаратуру. Широко применяется в необходимых случаях травматологическая аппаратура и переливание крови. Большинство больниц оказывает специализированную помощь.

Количество коек в больницах достигло 6880 против 115 в 1932 г. и 1132 в 1937 г.

Создано 50 детских яслей и садов, значительная часть которых помещается в специально построенных и хорошо оборудованных помещениях.

Школьная сеть Колымы состоит в настоящее время из 32 школ, из них — 4 средних и 6 неполных средних, остальные — начальные. Из общего числа школ — 22 русских, расположенных в г. Магадане и в административных центрах горных управлений Дальстроя, и 11 национальных, находящихся в центрах и поселках национальных районов, в том числе 4 якутских, 6 эвенских и одна — юкагирская. Из национальных школ 2 неполные средние, остальные — начальные.

Общее число учащихся в 1941/42 уч. году составило 3311 человек, из них 1000 детей местного населения, остальные — дети работников Дальстроя.

Бюджет народного образования возрос до 20 млн 458 тыс. руб. в 1941/42 уч. году против 628 тыс. в 1932/33 уч. году и 9 млн 277 тыс. руб в 1937/38 уч. году.

Создано 10 интернатов с охватом 1023 ученика в 1941/42 уч. году, что позволяет учиться тем детям, родители которых работают на приисках, в разведывательных партиях или в отдаленных мелких национальных поселках.

За 10 лет деятельности Дальстроя на берегу бухты Нагаево создан город Магадан с количеством жителей около 20 тысяч человек — промышленно-заводской и административный центр Колымско-Индигирского района. В Магадане построены порт, авторемонтный и судоремонтный заводы, крупная автобаза, Промкомбинат, хлебозавод, кожевенный завод, многоэтажные каменные дома, проведено центральное отопление, водопровод, благоустроены городские проезды, площади и улицы, построены крупная электростанция, теплоцентраль, Дом культуры, дом пионеров, несколько корпусов больницы, городская поликлиника, парк культуры и отдыха. В городе работают музыкально-драматический театр, 2 кинотеатра, 5 клубов, 2 музея.

### Советское строительство в национальных районах Колымы.

В территорию деятельности Дальстроя до 1933 года (до последующего расширения) входит Охотско-Эвенский национальный округ. На этой территории, со-

ставляющей 409 632 кв. клм, ныне расположены три национальных района Хабаровского края — Ольский, Средниканский и Северо-Эвенский, административное руководство которыми решением ЦК ВКП(б) от 26 октября 1932 г. возложено на Начальника Дальстроя.

Ольский и Средниканский национальные районы, как административные единицы, образованы в 1924 году, Северо-Эвенский — в 1932 г.

В границах трех национальных районов имеется 21 сельский совет, 20 колхозов, которые объединяют 1259 хозяйств, с количеством населения (по состоянию на 1/1-42 года) 3593 человека, в том числе: эвенков — 1558, камчадалов — 935, якутов — 932, русских — 218, юкагиров — 204, прочих — 106 человек.

Основные отрасли хозяйственной деятельности местного населения — оленеводство, охота на пушного и морского зверя и рыболовство.

С 1932 года местное кочевое население стало объединяться в простейшие производственные товарищества, а оседлое население на побережье Охотского моря — в «северные смешанные артели». В 1940 году колхозы Северо-Эвенского и Ольского районов перешли на устав рыболовецкой артели, а колхозы Средниканского района — на устав сельскохозяйственной артели.

За период 1932—1942 г.г. производственная деятельность колхозов Колымы значительно возросла. По основным отраслям этот рост характеризуется следующим образом:

вылов рыбы колхозами в 1932 году составил 32 559 центнеров, в 1942 году выловлено и сдано государству 101 918 центнеров (увеличение более чем в три раза);

пушнины в 1932 году было добыто на 100 тысяч рублей, в 1942 году — на 818 тыс. (увеличение более чем в 8 раз);

поголовье оленей в 1932 году составляло 22 379 голов, на 1 октября 1942 года составляет 44 000, из них 27 000 обобщественного сектора.

Развитие и рост основных отраслей хозяйства национальных районов сказался и на росте валовых доходов колхозов, что характеризуется следующими данными: в 1935 г. валовой доход колхозов составлял 2247 тыс. руб., в 1939 г. — 6590, в 1940 г. — 8170, в 1941 г. — 12 121 тыс. руб. За 9 месяцев 1942 года по предварительным данным валовые доходы колхозов составили 13 648 тыс. рублей.

Из 14 колымских рыболовецких колхозов шесть колхозов (Тауйский, Арманский, Бараборский и др.) в 1942 году будут колхозами-миллионерами.

До 1932 года подавляющая часть местного коренного населения вела кочевой образ жизни. Из 1328 хозяйств кочевало 832 хозяйства. Переход кочевое население на оседлый образ жизни начался с 1932 года. Этому способствовало строительство школ, больниц, интернатов, изб-читален, бань и др. социально-культурных учреждений в национальных районах.

Строительство жилых домов для оседающего кочевое население начато в 1936 году. С 1936 года по 1940 год было построено 105 жилых домов. В 1940—42 г.г. дополнительно — 231 жилой дом. Всего построено 336 жилых домов. К настоящему времени в основном закончен перевод на оседлость всех хозяйств местного населения.

Под влиянием и при помощи организованных Дальстроем совхозов среди коренного населения постепенно внедряются новые отрасли хозяйственной деятельности — домашнее животноводство, огородничество и др. В 1933 году посевы

огородных культур у коренного населения составляли 3,5 га. В 1942 году эта площадь выросла до 148 га. На 1 января 1942 года в колхозах было организовано 11 молочно-товарных ферм с наличием 1136 голов крупного рогатого скота. По 11 МТФ только за 9 месяцев 1942 г. выход молочной продукции составил 210 тыс. литров. Колхозы располагают 13 конефермами с поголовьем 633 лошади и 5 свиноводческими фермами с поголовьем 336 свиней. Поголовье птиц по колхозам составляет около 4000 голов.

За период деятельности Дальстроя построено в национальных районах 11 школ. Быстро растет сеть культурно-просветительных учреждений. Если в 1933 году не было ни одной избы-читальни, клуба и библиотеки, то к 1942 г. в национальных районах создано 17 изб-читален, 5 клубов, 3 районных библиотеки, 15 сельских библиотек, 8 киноустановок, 5 кинопередвижек, 3 дома колхозника, 1 краеведческий музей с местопребыванием в г. Магадане.

Кроме того, в 43 пунктах развернута работа по ликвидации неграмотности и малограмотности среди взрослого населения национальных районов. Если в 1933 г. было 81,1% неграмотных к общему числу жителей, то на 1942 г. осталось всего 16,2% неграмотных. Значительная часть местной национальной молодежи получила 7-летнее и полное среднее образование, работает на руководящей работе в райсоветах, сельсоветах, зав. клубами, избачами, зав. библиотеками, учителями и культармейцами. За это время выросла своя местная национальная сельская интеллигенция.

К 1932 г. на территории 3-х национальных районов имелось всего лишь одна больница в пос. Нагаево и 4 врачебно-фельдшерских пункта (Ола, Тауйск, Ямск, Наяхан). В настоящее время в национальных районах имеется 4 больницы, 14 врачебно-фельдшерских пунктов. На дело здравоохранения по национальным районам и г. Магадану в 1942 году ассигновано 11 096 тыс. рублей.

В 1932 году в национальных районах было 5 первичных партийных организаций, в которых насчитывалось 16 членов ВКП(б) и 26 кандидатов в члены ВКП(б),

На 1 октября 1942 года в национальных районах насчитывается 15 первичных партийных организаций, 3 кандидатских группы, коммунистов — 205 человек, из них членов ВКП(б) — 127, кандидатов — 78.

В комсомольских организациях в 1935 году насчитывалось 102 комсомольца из молодежи коренного населения, на 1 октября 1942 года комсомольцев — 492 человека.

Большие успехи в партийно-политической, хозяйственной и культурной деятельности в национальных районах достигнуты после того, как на основании решения ЦК ВКП(б) от 19/111-41 г. в национальных районах были созданы Райкомы ВКП(б) и Райкомы ВЛКСМ.

*Начальник Дальстроя НКВД СССР  
Комиссар госбезопасности III ранга  
ННИШОВ*

№ 123

ТЕЛЕГРАММА НАЧАЛЬНИКА ДАЛЬСТРОЯ НКВД СССР И.Ф. НИКИШОВА  
НАРКОМУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ О ПОСЕЩЕНИИ ДАЛЬСТРОЯ  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТОМ США ГЕНРИ УОЛЛЕСОМ

*29 мая 1944 г.**Сов. секретно*

С 24 по 26 мая с.г. включительно вице-президент США Уоллес с тремя сотрудниками и четырьмя офицерами посетил город Магадан.

В городе осмотрал порт, авторемонтный завод, школу-десятилетку, столовую, магазин, склад пушнины, свиновосхоз в 23 километрах от гор. Магадана, дом культуры.

25 мая с.г. вечером в Магадане слушал концерт.

На Нижнем Сеймчане осмотрал поселок Южного горнопромышленного управления, также осмотрал школу, столовую, детский интернат, парткабинет и в клубе смотрел кинокартину «Два бойца».

В Западном горнопромышленном управлении осмотрал Сусуманский совхоз, один участок прииска им. Фрунзе и был на одном приборе на прииске «Комсомолец». На обоих этих приисках работает вольнонаемный состав. На прииске имени Фрунзе Уоллес беседовал с рабочими.

*Дальстрой НКВД НИКИШОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 65. Л. 166. Подлинник.

№ 124

ТЕЛЕГРАММА НАЧАЛЬНИКА ДАЛЬСТРОЯ НКВД СССР И.Ф. НИКИШОВА  
НАРКОМУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ О ПОСЕЩЕНИИ ДАЛЬСТРОЯ  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТОМ США ГЕНРИ УОЛЛЕСОМ

*3 июня 1944 г.**Сов. секретно*

В дополнение моей телеграммы о пребывании Уоллеса в городе Магадан и на предприятиях Дальстроя докладываю: на протяжении всех трех суток пребывания Уоллес в основном интересовался следующими вопросами:

1. При первой встрече со мной задал вопрос, как я считаю, целесообразно ли на территории Чукотки и Колымы иметь железную дорогу или же использовать авиацию. На что я ответил: «При большом количестве перевозок грузов и движения людей одной авиацией обойтись нельзя, основную роль все же будет играть либо железнодорожный транспорт, либо автотранспорт, а на больших расстояниях, когда не везде является необходимость строить дорогу, целесообразно использовать авиацию».

2. Несколько раз задавался вопрос, какое количество людей работает в Дальстрое.

3. Считаю ли я необходимой добычу золота во время войны и нужно ли будет золото после войны. На это я ответил, что если этот вопрос относится к добыче золота в Дальстрое, то в работе Дальстроя золото является не основным. Основная

деятельность Дальстроя — строительство аэродромов, дорог, геолого-поисковые работы, рыбная ловля, эксплуатация Нагаевского торгового порта. Указания по добыче золота Дальстрой получает от правительства, и если правительство дает указание по добыче золота, то, стало, быть золото нужно. Что касается, нужно ли будет золото после войны, полагаю, что золото своего значения и своей роли не изживет еще долго и оно нужно как во время войны, нужно будет и после войны не только СССР, но и всем странам.

4. Упорно, на протяжении двух суток, во всевозможных вариантах задавались вопросы мне: сколько добывается золота Дальстроем. Первый вопрос был задан после пребывания на Колыме, на прииске Фрунзе, после того, как посмотрели съемку золота на промприборе. Сколько Дальстрой в сутки добывает золота? На это я ответил: вот с этого промприбора 3—4 килограмма. После поездки на Чац-Урынскую долину был задан вопрос, а сколько промприборов в Дальстрое. Я ответил: на этой долине 50—60 промприборов. Затем был задан вопрос, а сколько было добыто золота Дальстроем в 1943 г., на что я ответил: так как химическая обработка золота в Дальстрое не производится, а производится на аффинажном заводе в Москве, поэтому я этих данных не имею, тогда задается вопрос, а все же примерно сколько. На что я ответил: процентов на 7—8 больше, чем в 1942 году. Больше вопросов не задавалось.

И, наконец, в гостинице аэропорта в Сеймчане, при разговоре со мной и с тов. Гоглидзе, в присутствии его спутников и наших товарищей, выразился так: «О Дальстрое мы слышали в Америке и знали, что это большой трест. Здесь, побывав на территории треста Дальстроя, мы убедились в этом и должны заявить, что в Америке таких мощных трестов, охватывающих столь много работ и разностороннего характера, нет, и я думаю, что Дальстрой будет давать государству большую часть золота, чем остальные предприятия вашей страны». На это ни тов. Гоглидзе, ни я ничего не ответили.

Следующий вопрос, по моему мнению, который интересовал Уоллеса и спутников, это увидеть лагерь заключенных, но так как они нигде не видели не только лагерь, но даже и отдельных заключенных, то в этом вопросе они были разочарованы.

Перед отлетом в Якутск, утром 27.5 с.г., на аэродроме в Нижнем Сеймчане, перед посадкой в самолет, Уоллес на прощанье, пожимая мне руку, благодарил меня за то, что я ему показал в Дальстрое, все, что он видел, ему понравилось, а также благодарил за теплый прием его и его спутников и снова заявил многократно, что «Мы в Америке знаем Дальстрой, много о нем слышали, но, что я увидел лично сам, это превзошло все наши представления о Дальстрое».

На это я ему ответил, что в Советском Союзе такая мощная и крупная хозяйственная организация, как Дальстрой, не единична.

На это Уоллес сказал следующее: «Я надеюсь, что после войны Дальстрой будет еще больше развиваться, а это еще больше укрепит дружбу США и Советского Союза».

25.V вечером в городе Магадане Уоллес со своими сотрудниками и 4 офицерами, в присутствии тов. Гоглидзе, представителя НКВД, начальника особой воздушной трассы генерала Семенова, полковника Мазурука осмотрели Магаданский дом культуры, осмотрели выставку изобразительных искусств и изобретательства. В книге посетителя сделал следующую запись: «Выдающееся худо-



жественное выражение сильного народа, который первый начал освоение этого края. Генри Уоллес».

После осмотра дома культуры присутствовали все на концерте. Концертом Уоллес остался доволен. Особенно большое впечатление концерт произвел на спутников Уоллеса и офицеров, сопровождавших его.

При осмотре художественной выставки, Уоллесу понравились две картины, он изъявил желание их купить. Посоветовавшись с тов. Гоглидзе, мы решили ему их подарить. Картины Уоллес принял с большой благодарностью.

Больше каких-либо особых моментов за время пребывания Уоллеса в Магадане и на предприятиях Дальстроя не было.

*НИКИШОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 65. Л. 191—193. Подлинник.

№ 125

**ТЕЛЕГРАММА НАЧАЛЬНИКА ДАЛЬСТРОЯ НКВД СССР И.Ф. НИКИШОВА  
НАРКОМУ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР Л.П. БЕРИИ О ПРИВЕТСТВЕННОЙ ТЕЛЕГРАММЕ  
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА США ГЕНРИ УОЛЛЕСА**

*5 июля 1944 г.*

*Сов. секретно*

5.VII с.г. в 19 часов Уоллес, пролетая над Нижним Сеймчаном, с борта самолета на мое имя дал следующую телеграмму: «Магадан, Никишову. Примите горячий привет! Я сожалею, что не могу быть в Нижнем Сеймчане. Уоллес».

*НИКИШОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 65. Л. 302. Подлинник.

№ 126

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА И.В. СТАЛИНУ,  
Л.П. БЕРИИ И Г.М. МАЛЕНКОВУ О ВЫПОЛНЕНИИ ГОДОВОГО ПЛАНА  
ДОБЫЧИ ЗОЛОТА, ПЛАТИНЫ И СЕРЕБРА**

*27 декабря 1949 г.*

*Сов. секретно  
Особая папка*

Министерство внутренних дел СССР докладывает о досрочном выполнении установленного на 1949 год государственного плана добычи золота, платины, серебра и плана прироста геологических запасов золота.

Предприятиями Министерства внутренних дел на 20 декабря 1949 года добыто 111,9 тонны химически чистого золота, или 101,4% к плану года; выпущено 12,5 тонны платины, или 106% к плану года; добыто 45,5 тонны серебра, или 125% к плану года.

В 1949 году по сравнению с 1948 годом добыто золота больше на 15,7 тонны, серебра на 2,4 тонны и платины на 3,8 тонны.

Годовой план прироста разведанных запасов золота выполнен на 103,6%. Прирост разведанных запасов золота за 1949 год составил 259 тонн, или на 17,6 тонны больше против 1948 года.

По Главспеццветмету (быв. Главзолото) годовой план добычи золота выполнен досрочно — 20 декабря. За 1949 год добыто золота на 18,9 тонны больше, чем за 1946 год (в 1946 году Главзолото было передано из быв. Министерства цветной металлургии в Министерство внутренних дел).

Рост золотодобычи предприятиями Главспеццветмета за последние 4 года характеризуется следующими данными:

В 1946 году было добыто золота — 40,9 тонн

В 1947 -«- 48,6 тонны

В 1948 -«- 52,9 тонны

В 1949 -«- 59,8 тонны

Серебра добыто за 1949 год на 18,7 тонны больше, чем за 1946 год. Платины добыто за 1949 год на 0,8 тонны больше, чем за 1946 год.

План геологоразведочных работ 1949 года выполнен досрочно. В 1949 году прирост разведанных запасов золота составил 125,0 тонн, или на 59,0 тонн больше против 1946 года (рост на 89,4%).

Прирост разведанных запасов золота за последние 4 года составил:

За 1946 год — 66,0 тонны

За 1947 год — 84,3 тонны

За 1948 год — 118,4 тонны

За 1949 год — 125,0 тонны

По Дальстрою годовой план добычи золота выполнен досрочно — 25 октября. За 1949 год добыто золота 52,1 тонны, или на 9 тонн больше, чем за 1948 год.

План геологоразведочных работ 1949 года выполнен досрочно. В 1949 году прирост разведанных запасов золота составил 134 тонны, или на 11 тонн больше против 1948 года (рост на 8,1%).

Золотодобывающие предприятия в 4 квартале развернули горно-подготовительные работы по обеспечению прироста разведанных запасов и плана добычи золота 1950 года.

Министерство внутренних дел проводит необходимые мероприятия для обеспечения выполнения задания Правительства по резкому снижению себестоимости золота в 1950 году.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 236. Л. 325—326. Заверенная копия.

№ 127

**ДОКЛАД МИНИСТРА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СССР С.Н. КРУГЛОВА  
И.В. СТАЛИНУ, Л.П. БЕРИИ И Г.М. МАЛЕНКОВУ О ВЫПОЛНЕНИИ  
ГОДОВОГО ПЛАНА ДОБЫЧИ ОЛОВА**

*31 декабря 1949 г.*

*Секретно*

Министерство внутренних дел СССР докладывает, что наряду с выполнением годового плана добычи золота Дальстрой МВД СССР 29 декабря с.г. выполнил годовой план добычи олова.

За 1949 год добыто 4.200 тонн олова — на 856 тонн больше, чем в 1948 году.

Выполнение добычи олова в 1949 году проходило в тяжелых условиях из-за недостатка производственных мощностей в основных оловодобывающих районах Колымы и обеспечено главным образом за счет успешной работы в зимние месяцы отдаленного Чаун-Чукотского горнопромышленного управления.

План отгрузки оловянных концентратов Министерству металлургической промышленности в количестве 10.100 тонн Дальстроем также выполнен полностью.

Годовой план прироста разведанных запасов олова выполнен досрочно 19 декабря с.г. Прирост разведанных запасов олова составил 18.600 тонн, или на 11.700 тонн больше против 1948 года.

План добычи кобальта на 30 декабря выполнен на 114%. Добыто 70 тонн кобальта в концентратах, что на 88,5 тонны больше фактической добычи 1948 года.

Предприятия Дальстроя в 4 квартале 1949 года развернули подготовительные работы по обеспечению выполнения плана добычи олова, кобальта и прироста разведанных запасов, утвержденного на 1950 год.

*Министр внутренних дел СССР  
С. КРУГЛОВ*

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 236. Л. 333. Заверенная копия.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## РУКОВОДСТВО ГЛАВГИДРОСТРОЯ

### Начальники Главгидростроя

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	РАПОПОРТ Яков Давыдович	—	старший майор гб	13.09.40	01.11.41	
2	РАПОПОРТ Яков Давыдович	—	генерал-майор технической службы	0.11.47	06.04.53	06.04.53 передан из МВД СССР в Мин. мор. и реч. флота СССР

### Первые заместители начальника Главгидростроя

1	ЖУК Сергей Яковлевич	старший майор гб	—	13.09.40	01.11.41	
2	ЖУК Сергей Яковлевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	10.11.47	09.02.50	
3	ПОПОВ Митрофан Николаевич	—	инженер-полковник	09.02.50	19.08.50	
4	ЖУРАВЛЕВ Михаил Иванович	—	генерал-лейтенант	03.03.51	16.03.53	16.03.53 назначен начальником ХОЗУ МВД СССР

### Главные инженеры — заместители начальника Главгидростроя

1	ЖУК Сергей Яковлевич	старший майор гб—	—	13.09.40	01.11.41.	
2	ЖУК Сергей Яковлевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	10.11.47	30.07.52	
3	ФИЛДМОНОВ Николай Александрович	—	инженер-полковник	13.08.52	06.04.53	06.04.53 передан из МВД СССР в Мин. мор. и реч. флота СССР

**Заместители начальника Главгидростроя  
(в хронологическом порядке)**

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	ЖУК Сергей Яковлевич	старший майор гб	—	13.09.40	01.11.41	
2	КУЗНЕЦОВ Сергей Сергеевич	капитан гб	—	21.05.41	20.09.41	зам. нач. по кадрам
3	ЖУК Сергей Яковлевич	—	генерал- майор инженерно- технической службы	10.11.47	13.08.52	
4	БАЗАНОВ Николай Андреевич	—	полковник	02.09.48	30.12.49	зам. нач. по кадрам
5	ПОПОВ Митрофан Николаевич	—	инженер- полковник	01.11.48	19.08.50	
6	ЮДИН Михаил Федорович	—	полковник	21.02.49	06.04.53	
7	ИНЮТКИН Александр Тимофеевич	—	полковник	30.12.49	06.04.53	зам. нач. по кадрам
8	ЖУРАВЛЕВ Михаил Иванович	—	генерал- лейтенант	09.02.50	16.03.53	16.03.53 назначен начальником ХОЗУ МВД СССР
9	САРКИСЬЯНЦ Георгий Айрапетович	—	инженер- полковник	20.12.50	25.10.52	зам. нач. по нерудным материалам
10	ФИЛИМОНОВ Николай Александрович	—	инженер- полковник	13.08.52	06.04.53	
11	ПАХОМОВ Евгений Андреевич	—	лейтенант запаса	25.10.52	06.04.53	зам. нач. по нерудным материалам
12	ДЁМИН Владимир Иванович	—	генерал- майор	31.10.52	19.03.53	19.03.53 назначен начальником УМВД Полтав- ской области

**Заместители начальника Главгидростроя  
(в алфавитном порядке)**

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	БАЗАНОВ Николай Андреевич	—	полковник	02.09.48	30.12.49.	зам. нач. по кадрам
2	ДЁМИН Владимир Иванович	—	генерал-майор	31.10.52	19.03.53	19.03.53 назначен начальником УМВД Полтав- ской области
3	ЖУК Сергей Яковлевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	10.11.47	13.08.52	
4	ЖУК Сергей Яковлевич	старший майор гб	—	13.09.40	01.11.41	
5	ЖУРАВЛЕВ Михаил Иванович	—	генерал-лейтенант	09.02.50	16.03.53	16.03.53 назначен начальником ХОЗУ МВД СССР
6	ИНЮТКИН Александр Тимофеевич	—	полковник	30.12.49	06.04.53	зам. нач. по кадрам
7	КУЗНЕЦОВ Сергей Сергеевич	капитан гб	—	21.05.41	20.09.41	зам. нач. по кадрам
8	ПАХОМОВ Евгений Андреевич	—	лейтенант запаса	25.10.52	06.04.53	зам. нач. по нерудным материалам
9	ПОПОВ Митрофан Николаевич	—	инженер-полковник	01.11.48	19.08.50	
10	САРКИСЬЯНЦ Георгий Айрапетович	—	инженер-полковник	20.12.50	25.10.52	зам. нач. по нерудным материалам
11	ФИЛИМОНОВ Николай Александрович	—	инженер-полковник	13.08.52	06.04.53	
12	ЮДИН Михаил Федорович	—	полковник	21.02.49	06.04.53	

## РУКОВОДСТВО ГУЛЖДС

Начальники ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР  
(1940—1953)

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	ФРЕНКЕЛЬ Нафталий Аронович	—	генерал-лейтенант инженерно-технической службы	04.01.40	28.04.47	
2	ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич	—	генерал-майор	28.04.47	18.06.48	
3	ГВОЗДЕВСКИЙ Федор Алексеевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	05.08.48	21.08.51	
4	СМОЛЯНИНОВ Александр Андреевич	—	инженер-полковник	21.08.51	27.03.53	

## Первые заместители начальника ГУЖДС-ГУЛЖДС

1	ПАПИРОВСКИЙ Виталий Иванович	—	генерал-майор инженерно-технической службы	23.03.44	27.06.46	
2	БУЯНОВ Леонид Сергеевич	—	генерал-майор	09.07.49	15.10.51	
3	СЕРЕБРЯКОВ Сергей Григорьевич	—	полковник	15.10.51	27.03.53	

## Главные инженеры ГУЖДС-ГУЛЖДС

1	БАКИН Александр Климентьевич	—	инженер-полковник	16.01.40	19.01.49	
2	РОЖДЕСТВЕНСКИЙ Владимир Иванович	—	инженер-полковник	19.01.49	27.03.53	

**Заместители начальника ГУЖДС-ГУЛЖДС**  
(в хронологическом порядке)

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	ГВОЗДЕВСКИЙ Федор Алексеевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	14.01.40	05.08.48	он же начальник БАМпроекта — Желдорпроекта
2	ХУДЯКОВ Павел Васильевич	—	полковник интендантской службы	16.01.40	04.01.45	
3	ЧЕСНОКОВ Сергей Андреевич	—	майор гб	16.01.40	30.04.41	
4	БУЯНОВ Леонид Сергеевич	—	генерал-майор	07.10.40	24.03.44	
5	БУЯНОВ Леонид Сергеевич	—	генерал-майор	05.06.47	15.10.51	с 09.07.49 по 15.10.51 — первый зам.
6	СИГУЛЬ (СИГУЛЯ) Владимир Михайлович	—	без звания	12.04.41	июль 1941 г.	зам. по кадрам
7	ЗИНОВЬЕВ Павел Николаевич	—	без звания	21.05.41	15.10.41	зам. по аэродромному строительству
8	ТОПОЛИН Степан Александрович	капитан гб		18.06.41	октябрь 1943 г.	
9	ШЁЛКОВ Михаил Степанович	капитан гб		30.10.41	13.08.42	зам. по топливным предприятиям
10	КАРТАШОВ Константин Кириллович	подполковник гб		13.08.42	30.12.43	зам. по топливным предприятиям
11	ПАПИРОВСКИЙ Виталий Иванович	—	генерал-майор инженерно-технической службы	23.03.44	27.06.46	первый заместитель
12	САЗОНОВ Михаил Иванович	—	полковник	28.10.47	03.02.50	зам. по кадрам



№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
13	СМОЛЯНИНОВ Александр Андреевич	—	инженер-полковник	29.03.49	21.08.51	
14	ХОМЧИК Михаил Иванович	—	инженер-подполковник	26.05.49	27.03.53	
15	СЕРЕБРЯКОВ Сергей Григорьевич	—	полковник	03.02.50	27.03.53	с 03.02.50 зам. по кадрам; с 15.10.51 первый зам.
16	ДЕМЕНТЬЕВ Иван Максимович	—	майор	30.04.51	27.03.53	он же начальник лагерного отдела
17	ЗАМАХАЕВ Аркадий Петрович	—	инженер-полковник	30.04.51	27.03.53	
18	МИКИШЕВ Алексей Федорович	—	майор	25.01.52	27.03.53	зам. по кадрам
19	МАЛИНКИН Борис Григорьевич	—	инженер-полковник	24.06.52	27.03.53	он же начальник УМТС

**Заместители начальника ГУЖДС-ГУЛЖДС**  
(в алфавитном порядке)

1	БУЯНОВ Леонид Сергеевич	—	генерал-майор	07.10.40	24.03.44	
2	БУЯНОВ Леонид Сергеевич	—	генерал-майор	05.06.47	15.10.51	с 09.07.49 по 15.10.51 — первый зам.
3	ГВОЗДЕВСКИЙ Федор Алексеевич	—	генерал-майор инженерно-технической службы	14.01.40	05.08.48	он же — начальник БАМпроекта — Желдорпроекта
4	ДЕМЕНТЬЕВ Иван Максимович	—	майор	30.04.51	27.03.53	он же — нач. лагерного отдела
5	ЗАМАХАЕВ Аркадий Петрович	—	инженер-полковник	30.04.51	27.03.53	
6	ЗИНОВЬЕВ Павел Николаевич	—	без звания	21.05.41	15.10.41	зам. по аэродромному строительству

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
7	КАРТАШОВ Константин Кириллович		подполковник гб	—	13.08.42	30.12.43 зам. по топливным предприятиям
8	МАЛИНКИН Борис Григорьевич	—	инженер-полковник	24.06.52	27.03.53	он же — нач. УМТС
9	МИКИШЕВ Алексей Федорович	—	майор	25.01.52	27.03.53	зам. по кадрам
10	ПАПИРОВСКИЙ Виталий Иванович	—	генерал-майор инженерно-технической службы	23.03.44	27.06.46	первый заместитель
11	САЗОНОВ Михаил Иванович	—	полковник	28.10.47	03.02.50	зам. по кадрам
12	СЕРЕБРЯКОВ Сергей Григорьевич	—	полковник	03.02.50	27.03.53	С 03.02.50 — зам. по кадрам; с 15.10.51 — первый зам.
13	СИГУЛЬ (СИГУЛЯ) Владимир Михайлович	—	без звания	12.04.41	июль 1941 г.	зам. по кадрам
14	СМОЛЬЯНИНОВ Александр Андреевич	—	инженер-полковник	29.03.49	21.08.51	
15	ТОПОЛИН Степан Александрович	капитан гб	—	18.06.41	октябрь 1943 г.	
16	ХОМЧИК Михаил Иванович	—	инженер-подполковник	26.05.49	27.03.53.	
17	ХУДЯКОВ Павел Васильевич	—	полковник интендантской службы	16.01.40	04.01.45	
18	ЧЕСНОКОВ Сергей Андреевич	—	майор гб	16.01.40	30.04.41	
19	ШЁЛКОВ Михаил Степанович	капитан гб	—	30.10.41	13.08.42	зам. по топливным предприятиям

## РУКОВОДСТВО ДАЛЬСТРОЯ

## Начальники Дальстроя

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	БЕРЗИН Эдуард Петрович	дивизион- ный интен- дант	—	14.11.31	—	арестован 19.12.37
2	ПАВЛОВ Карп Александрович	—	генерал- полковник	21.12.37	11.10.39	—
3	НИКИШОВ Иван Федорович	—	генерал- лейтенант	11.10.39	24.12.48	—
4	ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич	—	генерал- майор	24.12.48	—	умер 03.08.50
5	МИТРАКОВ Иван Лукич	горный генеральный директор 2-го ранга	—	03.10.50	17.02.56	—

## Первые заместители начальника Дальстроя

1	ЕГОРОВ Сергей Егорович	—	генерал- майор	11.10.39	12.03.45	—
2	СЕМЕНОВ Иван Павлович	—	генерал- майор	14.02.47	18.06.48	18.06.48 с должности первого замести- теля был переве- ден на должность заместителя
3	ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич	—	генерал- майор	18.06.48	24.12.48	24.12.48 был назначен начальником Дальстроя
4	КУЗНЕЦОВ Иван Кузьмич	—	инженер- полковник	03.05.49	—	03.04.53 был передан из МВД СССР в ММП СССР
5	ЧУГУЕВ Юрий Вениаминович	—	инженер- подполков- ник	27.03.52	—	03.04.53 был передан из МВД СССР в ММП СССР

### Главные инженеры — заместители начальника Дальстроя

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	ГРУША Михаил Васильевич	—	инженер-полковник	03.05.49	16.01.51	
2	КУЗНЕЦОВ Иван Кузьмич	—	инженер-полковник	16.01.51	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР

### Заместители начальника Дальстроя (в хронологическом порядке)

1	АЛМАЗОВ Завен Арменакович	старший лейтенант гб	—	1931	04.12.35	
2	ХОДЫРЕВ Аркадий Александрович	—	комбриг	21.12.37	—	нет данных об освобождении
3	ЕМЕЦ Николай Васильевич	старший майор гб	—	16.03.38	—	01.12.38 арестован (он же начальник Московского управления Дальстроя)
4	ПЕМОВ Абрам Наумович	—	—	08.06.38	—	нет данных об освобождении
5	ЕГОРОВ Сергей Егорович	—	генерал-майор	11.10.39	12.03.45	первый зам. нач. Дальстроя
6	КОРСАКОВ Георгий Аркадьевич	—	генерал-майор	04.10.40	14.11.45	04.10.40 назначен на должность второго зам. нач. Дальстроя
7	КОРСАКОВ Георгий Аркадьевич	—	генерал-майор	17.03.49	08.08.51	второе назначение (зам. нач. по транспорту и снабжению)
8	НИКЕШИЧЕВ Николай Алексеевич	—	полковник	18.04.41	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. нач. по кадрам)

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
9	КОЛЕСНИКОВ Алексей Константинович	—	подполковник	(1942)	06.04.46	зам. нач. Дальстроя по дорожному строительству
10	ПРУН Александр Григорьевич	—	инженер-полковник	03.01.43	—	23.01.46 покончил жизнь самоубийством (зам. нач. Дальстроя по оловодобыче)
11	ГРУША Михаил Васильевич	—	инженер-полковник	13.03.45	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР
12	КОМАРОВ Георгий Яковлевич	—	генерал-майор	13.03.45	08.06.46	зам. нач. по снабжению
13	ТИТОВ Николай Федорович	—	генерал-майор	13.03.45	27.07.48	зам. нач. по лагерю
14	ГАГКАЕВ Михаил Андреевич	—	полковник	04.04.46	27.05.48	зам. нач. по золоту
15	ПОСПЕЛОВ Михаил Леонидович	—	полковник	04.04.46	03.05.49	зам. нач. по дорожному строительству
16	СЕМЕНОВ Иван Павлович	—	генерал-майор	14.02.47	03.05.49	с 14.02.47 по 18.06.48 первый зам. нач. Дальстроя
17	ИНОЗЕМЦЕВ Константин Дмитриевич	—	полковник	18.03.47	06.05.49	зам. нач. по снабжснию
18	ЕРМОЛАЕВ Иван Иванович	—	майор	19.03.47	—	сведений об освобождении нет
19	ЦАРЕГРАДСКИЙ Валентин Александрович	—	генерал-майор инженерно-технической службы	12.01.48	—	зам. нач. по геологоразведке (03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР)
20	ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич	—	генерал-майор	18.06.48	24.12.48	24.12.48 назначен начальником Дальстроя

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
21	ДЕРЕВЯНКО Андрей Афанасьевич	—	генерал-майор	27.07.48	03.05.51	зам. нач. по лагерю
22	КУЗНЕЦОВ Иван Кузьмич	—	инженер-полковник	03.05.49	—	первый зам. нач. Дальстроя (03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР)
23	ПЕРФИЛОВ Иван Макарович	—	инженер-подполковник	03.05.49	05.07.52	зам. нач. по строительству
24	ПАВЛОВ Василий Павлович	—	генерал-майор	18.02.50	24.09.51	он же нач. 1-го упр. Дальстроя
25	БУЛАНОВ Петр Степанович	—	полковник	23.01.51	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР
26	ЖУКОВ Георгий Сергеевич	—	генерал-лейтенант	03.05.51	—	17.03.53 назначен нач. 8-го отдела 1-го гл. упр. МВД СССР
27	ШЕМЕНА Семен Иванович	—	генерал-майор	24.09.51	22.10.52	он же нач. 1-го упр. Дальстроя
28	ВОЛКОВ Всеволод Викторович	—	инженер-полковник	18.10.51	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (с 18.10.51 зам. нач. по транспорту; с 05.07.52 зам. нач. по строительству)
29	ЧУГУЕВ Юрий Веннаминнович	—	инженер-подполковник	27.03.52	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. по общим вопросам)
30	БОГДАНОВ Георгий Николаевич	горный директор 1-го ранга административной службы	—	05.07.52	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. по транспорту)

**Заместители начальника Дальстроя**  
(в алфавитном порядке)

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
1	АЛМАЗОВ Завен Арменакович	старший лейтенант гб	—	1931	04.12.35	
2	БОГДАНОВ Георгий Николаевич	горный директор 1-го ранга административной службы	—	05.07.52	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. по транспорту)
3	БУЛАНОВ Петр Степанович	—	полковник	23.01.51	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР
4	ВОЛКОВ Всеволод Викторович	—	инженер-полковник	18.10.51	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (с 18.10.51 зам. нач. по транспорту; с 05.07.52 зам. нач. по строительству)
5	ГАГКАЕВ Михаил Андреевич	—	полковник	04.04.46	27.05.48	зам. нач. по золоту
6	ГРУША Михаил Васильевич	—	инженер-полковник	13.03.45	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР
7	ДЕРЕВЯНКО Андрей Афанасьевич	—	генерал-майор	27.07.48	03.05.51	зам. нач. по лагерю
8	ЕГОРОВ Сергей Егорович	—	генерал-майор	11.10.39	12.03.45	первый зам. нач. Дальстроя
9	ЕМЕЦ Николай Васильевич	старший майор гб	—	16.03.38	—	01.12.38 арестован (он же начальник Московского управления Дальстроя)
10	ЕРМОЛАЕВ Иван Иванович	—	майор	19.03.47	—	сведений об освобождении нет

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
11	ЖУКОВ Георгий Сергеевич	—	генерал-лейтенант	03.05.51	—	17.03.53 назначен нач. 8-го отдела 1-го гл. упр. МВД СССР
12	ИНОЗЕМЦЕВ Константин Дмитриевич	—	полковник	18.03.47	06.05.49	зам. нач. по снабжению
13	КОЛЕСНИКОВ Алексей Константинович	—	подполковник	(1942)	06.04.46	зам. нач. Дальстроя по дорожному строительству
14	КОМАРОВ Георгий Яковлевич	—	генерал-майор	13.03.45	08.06.46	зам. нач. по снабжению
15	КОРСАКОВ Георгий Аркадьевич	—	генерал-майор	04.10.40	14.11.45	04.10.40 назначен на должность второго зам. нач. Дальстроя
16	КУЗНЕЦОВ Иван Кузьмич	—	инженер-полковник	03.05.49	—	первый зам.нач. Дальстроя (03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР)
17	НИКЕШИЧЕВ Николай Алексеевич	—	полковник	18.04.41	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. нач. по кадрам)
18	НИКЕШИЧЕВ Николай Алексеевич	—	генерал-майор	17.03.49	08.08.51	второе назначение (зам. нач. по транспорту и снабжению)
19	ПАВЛОВ Василий Павлович	—	генерал-майор	18.02.50	24.09.51	он же нач. 1-го упр. Дальстроя
20	ПЕМОВ Абрам Наумович	—	—	08.06.38	—	нет данных об освобождении
21	ПЕРФИЛОВ Иван Макарович	—	инженер-подполковник	03.05.49	05.07.52	зам. нач. по строительству
22	ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич	—	генерал-майор	18.06.48	24.12.48	24.12.48 назначен начальником Дальстроя



№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
23	ПОСПЕЛОВ Михаил Леонидович	—	полковник	04.04.46	03.05.49	зам. нач. по дорожному строительству
24	ПРУН Александр Григорьевич	—	инженер- полковник	03.01.43	—	23.01.46 покончил жизнь самоубийством (заместитель начальника Дальстроя по оловодобывче)
25	СЕМЕНОВ Иван Павлович	—	генерал- майор	14.02.47	03.05.49	с 14.02.47 по 18.06.48 — первый зам. нач. Дальстроя
26	ТИТОВ Николай Федорович	—	генерал- майор	13.03.45	27.07.48	зам. нач. по лагерю
27	ХОДЫРЕВ Аркадий Александрович	—	комбриг	21.12.37	—	нет данных об освобождении
28	ЦАРЕГРАДСКИЙ Валентин Александрович	—	генерал- майор инженерно- технической службы	12.01.48	—	зам. нач. по геологоразведке (03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР)
29	ЧУГУЕВ Юрий Вениаминович	—	инженер- подполков- ник	27.03.52	—	03.04.53 передан из МВД СССР в ММП СССР (зам. по общим вопросам)
30	ШЕМЕНА Семен Иванович	—	генерал- майор	24.09.51	22.10.52	он же нач. 1-го упр. Дальстроя

### Начальники Севвостлага — УСВИТЛ — УИТЛ Дальстроя

1	ВАСЬКОВ Родион Иванович	—	—	1932	27.10.34	
2	ФИЛИППОВ Иван Гаврилович	капитан гб	—	27.04.34	—	арестован 17.12.37
3	ГАРАНИН Степан Николаевич	—	полковник	21.12.37	—	арестован 27.09.38

№ п/п	ФИО	Специальное звание	Воинское звание	Назначен	Освобожден	Примечания
4	ОВЧИННИКОВ Иван Васильевич	капитан гб	—	1938	1939	сведений о датах назначениях и дате ареста нет
5	ВИШНЕВЕЦКИЙ Александр Александрович	капитан гб	—	28.02.39 откомандирован в Дальстрой	19.02.41 уволен в связи с арестом	
6	ДРАБКИН Евель Иделевич	полковник гб	—	19.05.41	13.03.45	
7	ТИТОВ Николай Федорович	—	генерал-майор	13.03.45	27.07.48	он же зам. нач. Дальстроя по лагерю
8	ДЕРЕВЯНКО Андрей Афанасьевич	—	генерал-майор	27.07.48	03.05.51	он же зам. нач. Дальстроя по лагерю
9	ЖУКОВ Георгий Сергеевич	—	генерал-лейтенант	03.05.51	—	17.03.53 назначен нач. 8-го отдела 1-го гл. упр. МВД СССР

## БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ НА РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГЛАВГИДРОСТРОЯ, ГУЛЖДС, ДАЛЬСТРОЯ И ИХ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ

*АЛМАЗОВ (Алмазян) Завен Арменакович* (1898—1940), уроженец Армении, армянин, чекстаж с 1929 г., партстаж с 1919 г., образование неполное высшее;  
с 06.01.31 — помощник начальника строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики ОГПУ;

с 1931 г. до 04.12.35 — помощник, а затем заместитель директора Дальстроя;

с 19.12.33 — помощник начальника ГУЛАГа ОГПУ (по совместительству);

с 04.12.35 — начальник Беломорско-Балтийского комбината НКВД;

с 07.10.36 — начальник Беломорско-Балтийского ИТЛ НКВД;

с 02.09.37 — начальник Управления по изысканиям и составлению проекта Соликамского гидроузла НКВД;

с 05.02.38 — начальник Усольского ИТЛ НКВД (по совместительству);

с 28.08.38 — начальник Усть-Боровского ИТЛ НКВД строительства Соликамского бумажно-целлюлозного комбината НКВД (Пермская область).

*Спецзвание:* старший лейтенант государственной безопасности.

*Награды:* орден Ленина (22.03.35).

Арестован 04.04.39. Осужден ВК ВС СССР к ВМН 03.12.39.

Расстрелян 28.01.40. Реабилитирован 18.04.57.

*БАЗАНОВ Николай Андреевич* (1904—1950), уроженец дер. Ходаево Подольского района Московской области, русский, чекстаж с 1938 г., партстаж с 1925 г., образование высшее (Московская промышленная академия имени Кагановича, 1935);

в 1935—1936 гг. — начальник арматурного цеха завода имени Маленкова (г. Москва);

в 1936—1937 гг. — начальник спецсектора завода огнетушителей Наркомата местной промышленности РСФСР (г. Москва);

в 1937—1938 гг. — заместитель начальника Мобсектора Наркомата местной промышленности РСФСР;

в 1938 г. — инструктор ОРПО ЦК ВКП(б);

с 05.11.38 — помощник начальника Отдела кадров НКВД СССР;

с 04.11.39 — заместитель начальника Отдела кадров НКВД СССР;

с 02.09.41 — заместитель начальника Управления лагерей лесной промышленности НКВД СССР;

с 28.05.47 — заместитель начальника Главного управления лагерей лесной промышленности НКВД СССР;

с 02.09.48 до 30.12.49 — заместитель начальника Главгидростроя МВД СССР по кадрам.

*Специальные и воинские звания:*

с 10.11.38 — старший лейтенант государственной безопасности;

с 09.11.39 — капитан государственной безопасности;

с 20.01.44 — полковник государственной безопасности.

*Награды:*

ордена Красной Звезды и «Знак Почета»; 17.07.44 — «Заслуженный работник НКВД».

*БАКИН Александр Климентьевич* (1887—?), уроженец дер. Барышки Ивановской области, б/п, чекстаж с 1931 г.;

с 16.01.40 — главный инженер ГУЖДС НКВД СССР;

19.01.49 — уволен из органов МВД СССР по болезни.

*Воинское звание:* с 18.02.43 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден Ленина (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке); орден Трудового Красного Знамени (18.05.48) (за строительство новых железных дорог).

В 1931 г. осужден по ст. 58-6-7 УК РСФСР (шпионаж и подрыв работы транспорта) к ВМН с заменой на 10 лет лагерей. Отбыл 6 месяцев наказания и был досрочно освобожден.

*БЕРЗИН Эдуард Петрович* (1893—1938), уроженец Вольмарского уезда Ипитской волости Лифляндской губернии, латыш, чекстаж с 1921 г., партстаж с 1918 г., образование высшее (училище живописи в Берлине);

с января 1915 г. — прапорщик 4-го Видземского латышского полка;

с 1917 г. — офицер 4-го латышского стрелкового полка;

с марта 1920 г. — начальник снабжения латышской стрелковой дивизии РККА;

с ноября 1920 г. — сотрудник Регистрационного управления полевого штаба РККА;

с февраля 1921 г. — сотрудник Спецотдела ВЧК — ГПУ — ОГПУ;

с 06.01.31 — начальник строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики ОГПУ;

с 14.11.31 — директор гостреста «Дальстрой».

*Спецзвание:* с 10.04.37 — дивизионный интендант.

*Награды:* орден Ленина (17.04.35) (за выполнение плана по добыче золота).

Арестован 19.12.37. 01.08.38 — осужден Военной коллегией Верховного Суда СССР к ВМН и расстрелян. Реабилитирован 04.07.56.

*БОГДАНОВ Георгий Николаевич* (1906—?), уроженец г. Барановичи Белорусской ССР, чекстаж с 1938 г., партстаж с 1939 г.;

с 23.11.40 — начальник Южного ГПУ Дальстроя НКВД СССР;

с 19.12.41 — начальник Северного ГПУ Дальстроя НКВД СССР;

с 05.07.52 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по строительству;

с 10.04.53 — передан из МВД СССР в Министерство металлургической промышленности СССР.

*БУЛАНОВ Петр Степанович* (1911—1977), уроженец с. Воецкое Майнского района Куйбышевской области, чекстаж с 1937 г., партстаж с 1931 г., образование высшее;

с 08.07.37 — оперативный уполномоченный 9-го отделения 4-го отдела ГУГБ НКВД СССР;

с 03.04.38 — сотрудник Парткома ГУГБ НКВД СССР;

с 02.10.41 — заместитель начальника Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР;

с 08.02.42 — начальник Политотдела ГУЛАГа НКВД СССР;

с 09.01.45 — начальник Политотдела и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР по политработе;

с 14.05.48 — первый заместитель начальника ГУЛАГа МВД СССР;

с 23.01.51 — начальник Политуправления и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;

с 07.09.54 — старший инспектор Контрольной инспекции при Министре внутренних дел СССР;

с 08.04.55 — начальник Тюремного отдела МВД СССР;

с 06.05.59 — начальник Тюремного отдела и заместитель начальника ГУМЗ

МВД СССР;

21.03.60 — уволен из органов МВД СССР по болезни.

*Спецзвания:*

с 05.01.38 — младший лейтенант государственной безопасности;

с 25.05.39 — старший лейтенант государственной безопасности;

с 10.12.41 — капитан государственной безопасности;

с 03.04.43 — полковник государственной безопасности.

*Награды:*

орден Красной Звезды (29.04.43) (за строительство оборонных заводов);

орден Трудового Красного Знамени (13.12.44) (за освоение Ухтинского района Коми АССР по добыче нефти).

*БУЯНОВ Леонид Сергеевич* (1911—1965), уроженец г. Ленинград, русский, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1931 г., образование высшее (Институт железнодорожного транспорта в Ленинграде, 1937);

в 1934—1937 гг. — студент Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта;

в 1938 г. — секретарь парткома там же;

с 01.01.39 — слушатель краткосрочных курсов ЦШ НКВД СССР;

с 16.02.39 — начальник 1-го отдела и заместитель начальника Главного транспортного управления НКВД СССР;

с 07.10.40 — заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР;

с 24.03.44 — нарком внутренних дел Коми АССР;

с 27.04.46 — начальник лаборатории «В» 9-го управления МВД СССР (г. Обнинск Калужской области);

с 05.06.47 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;

с 09.07.49 — первый заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;

с 18.01.51 — начальник УИТЛ и строительства № 505 МВД и начальник управления горно-обогатительного комбината (с оставлением в должности заместителя начальника ГУЛЖДС МВД СССР);

- с 23.03.51 — генеральный директор акционерного общества «Совмонголметалл» (по совместительству);
- с 15.10.51 — освобожден от должности первого заместителя начальника ГУЛЖДС МВД СССР (в связи с переходом на другую работу);
- с 25.04.52 — начальник УИТЛ и строительства № 505 СГУ МВД СССР;
- с 17.01.53 — начальник УИТЛ и строительства № 505 ГУЛЖДС МВД СССР;
- в 1953—1954 гг. — начальник управления строительства № 505 МПС СССР;
- с 28.03.55 — начальник 150-го военно-строительного управления Главспецстроя МВД СССР;
- 08.01.58 — уволен из органов МВД СССР по болезни.
- Специальные и воинские звания:*
- с 09.03.39 — майор государственной безопасности;
- с 14.02.43 — полковник государственной безопасности;
- с 16.02.45 — комиссар государственной безопасности;
- с 09.07.45 — генерал-майор.
- Награды:*
- орден «Знак Почета» (28.11.41) (за строительство оборонительных сооружений);
- орден Красной Звезды (08.04.44) (за строительство Карагандинского угольного разреза);
- орден Трудового Красного Знамени (27.11.50) (за строительство Печорской железной дороги Кожва — Воркута);
- орден Трудового Красного Знамени (22.08.51) (за строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор).

*ВОЛКОВ Всеволод Викторович* (р. 1910), уроженец г. Рыбинск Ярославской области, русский, чекстаж с 1937 г., партстаж с 1941 г., образование высшее (Иваново-Вознесенский политехнический институт, 1931);

в 1937—1939 гг. — главный инженер спецстроительства Дальлага НКВД (г. Хабаровск);

в 1939—1940 гг. — начальник спецстроительства Владлага НКВД (г. Владивосток);

в 1940—1941 гг. — начальник работ строительства № 9 НКВД на Карельском перешейке (г. Энсо Ленинградской области);

с 26.03.41 — начальник мехзавода, начальник строительства объекта «А» Особстроя НКВД (г. Куйбышев);

с 04.04.42 — начальник строительства объекта № 15 Особстроя НКВД (г. Куйбышев);

с 04.05.43 — начальник строительства мехбазы Главпромстроя НКВД в Химках (г. Москва);

в 1944—1947 гг. — заместитель начальника Балтвоенморстроя (г. Таллин Эстонской ССР);

с 16.06.47 — начальник Главной конторы специальных работ Главпромстроя МВД СССР (г. Москва);

с 10.01.48 — начальник Тенькинского ГПУ Дальстроя МВД СССР;

с 18.10.51 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по транспорту;

с 05.07.52 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по строительству;

с 05.10.54 до 31.01.56 — 1-й заместитель начальника УСВИТЛ МВД СССР;  
 с 07.06.56 — заместитель начальника ГУЛАГа МВД СССР;  
 с 09.04.58 — начальник Московского военно-строительного управления  
 (МВСУ) МВД СССР.

*Воинские звания:*

с 31.07.43 — инженер-майор;  
 с 05.09.45 — инженер-подполковник;  
 с 12.01.48 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (28.03.42);  
 орден Трудового Красного Знамени (29.04.43) (за строительство авиационных заводов);  
 два ордена Отечественной войны I степени.

*ГАГКАЕВ Михаил Андреевич* (1903—?), уроженец г. Кадгарин Северо-Осетинской АССР, осетин, чекстаж с 1932 г., партстаж с 1927 г., образование высшее;  
 с 28.08.34 — уполномоченный 6-го отделения ЭКО ГУГБ НКВД СССР;  
 с 28.05.35 — оперуполномоченный 9-го отделения ЭКО ГУГБ НКВД СССР;  
 с 01.02.36 — исключен из списков личного состава НКВД как осужденный;  
 с 01.03.37 — оперуполномоченный 4-го отделения 3-го отдела ГУГБ НКВД СССР;  
 с 01.11.37 — заместитель начальника 4-го отделения 3-го отдела ГУГБ НКВД СССР;

с 27.04.39 — заместитель начальника 2-го отдела ГЭУ НКВД СССР;  
 с 09.05.40 — откомандирован в Дальстрой НКВД СССР;  
 с 06.03.42 — начальник Чай-Урынского ГПУ Дальстроя НКВД СССР;  
 с 14.05.42 — начальник Северного ГПУ там же;  
 с 04.04.46 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;  
 с 27.05.48 — заместитель начальника 6-го спецотдела МВД СССР;  
 с 28.12.49 — заместитель начальника 6-го с/о ГУЛГМП МВД СССР;  
 с 16.03.51 — заместитель начальника 6-го с/о МВД СССР;  
 03.04.53 — передан из МВД СССР в Министерство металлургической промышленности СССР.

*Спецзвания:*

с 19.08.37 — лейтенант государственной безопасности;  
 с 28.05.38 — старший лейтенант государственной безопасности;  
 с 21.02.45 — полковник государственной безопасности.

*Награды:*

орден Трудового Красного Знамени (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);  
 орден Ленина (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*ГВОЗДЕВСКИЙ Федор Алексеевич* (1901—1962), уроженец г. Калач Воронежской области, русский, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1918 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1932);

с 01.08.38 — начальник БАМпроекта НКПС (г. Москва);  
 с 05.04.39 — заместитель начальника Управления железнодорожного строительства НКВД на Дальнем Востоке и начальник БАМпроекта УЖДС НКВД (г. Москва);

с 14.01.40 — начальник БАМпроекта и заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР;

с 31.07.41 — начальник 13-го стройуправления Главгидростроя (ГУОБР) НКВД СССР (г. Валдай);

с 25.01.42 — начальник Управления строительства железной дороги Сталинград — Саратов НКВД СССР;

с 10.09.42 — начальник Приволжского ИТЛ и строительства железной дороги Сталинград — Саратов НКВД СССР;

с 12.04.43 — начальник Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД СССР (г. Москва);

с 26.05.43 — начальник ИТЛ и строительства № 500 НКВД СССР (г. Комсомольск — Советская Гавань);

с 13.01.47 — начальник строительства железной дороги Тайшет — Братск — Усть-Кут МВД;

с 10.09.47 — начальник ИТЛ и строительства № 505 МВД (Наушки — Улан-Батор);

с 05.08.48 — начальник ГУЛЖДС МВД СССР;

с 21.08.51 — первый заместитель начальника Главпромстроя МВД СССР;

с 21.11.51 — начальник Главпромстроя МВД СССР;

с 11.07.52 — первый заместитель начальника Главпромстроя МВД СССР;

на 26.04.55 — начальник 2-го Главного управления Министерства среднего машиностроения СССР;

с 08.08.57 — на пенсии.

*Спецзвания:*

с 18.02.43 — инженер-полковник;

с 17.11.44 — генерал-майор инженерно-технической службы.

*Награды:*

орден Трудового Красного Знамени (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке);

орден Ленина (15.09.43) (за строительство железной дороги в районе правобережной Волги);

орден Ленина (18.05.48) (за строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань);

орден Ленина (27.11.50) (за строительство Печорской железной дороги Кожва — Воркута);

орден Красной Звезды (30.01.51) (за выслугу лет в органах МВД);

орден Трудового Красного Знамени (22.08.51) (за строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор);

орден Трудового Красного Знамени (04.01.54) (за успешное испытание первой водородной бомбы).

*ГРУША Михаил Васильевич* (1906—?), уроженец г. Одесса, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1940 г.;

с 12.04.41 — начальник управления Дальстройуголь Дальстроя НКВД СССР;

с 19.03.42 — начальник Юго-Западного ГПУ Дальстроя НКВД СССР;

с 13.03.45 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР;

с 03.05.49 — главный инженер и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;



с 16.01.51 — начальник Производственно-технического управления по олову и заместитель начальника Дальстрою МВД СССР.

*Воинское звание:*

с 31.07.43 — инженер-подполковник;

с 21.02.45 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден Трудового Красного Знамени (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Ленина (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Красной Звезды (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*ДЕМЕНТЬЕВ Иван Максимович* (1900—?), уроженец г. Ковель Волынской области, русский, чекстаж с 1933 г., партстаж с 1943 г., образование неполное высшее (три курса Московского института инженеров транспорта);

с июня 1933 г. — помощник начальника тюрьмы (г. Барнаул Алтайского края);

с апреля 1937 г. — начальник отдела подрывных работ Сиблага (г. Новосибирск);

с января 1938 г. — начальник производственного отдела там же;

с июля 1940 г. — начальник отделения Архангельского отдела ГУЖД НКВД СССР (г. Архангельск);

с апреля 1941 г. — старший инженер ГУЛЖД НКВД СССР (г. Москва);

с 01.04.42 — старший инженер конторы снабжения ГУЛЖД НКВД СССР (г. Саратов);

с ноября 1942 г. — начальник отдела снабжения Приволжского ИТЛ НКВД (г. Саратов);

с 31.01.49 — начальник лагерного отдела ГУЛЖД МВД СССР;

с 30.04.51 — начальник лагерного отдела и заместитель начальника ГУЛЖД МВД СССР;

в 1953—1954 гг. — начальник отдела нормирования труда и зарплаты ГУЖД МПС СССР.

*Воинское звание:* с 24.12.51 — майор.

В 1933 г. осужден по ст. 109 УК РСФСР (злоупотребление служебным положением) на два года условно. В 1934 г. судимость была снята.

*ДЕРЕВЯНКО Андрей Афанасьевич* (1903—1976), уроженец с. Липьяновка Киевской области, украинец, чекстаж с 1922 г., партстаж с 1937 г., образование низшее;

с 28.05.35 — начальник 2-го отделения штаба 5-го Сестрорецкого погранотряда;

с 22.11.37 — начальник штаба 33-го Ладожского морского погранотряда (Ленинградская область);

с 23.03.39 — начальник 33-го Ладожского морского погранотряда;

с 22.09.39 — начальник 9-го Псковского погранотряда Ленинградского округа;

с 13.01.41 — начальник отдела МПВО УНКВД Ленинградской области;

с 18.01.46 — начальник УИТЛК УНКВД Ленинградской области;

с 23.04.48 — заместитель начальника УМВД Ленинградской области и начальник УИТЛК;

с 27.07.48 до 03.05.51 — начальник УСВИТЛ и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по лагерю;

с 15.12.51 — заместитель начальника Воркуто-Печорского УИТЛ МВД по Речному лагерю;

с 16.06.53 — начальник управления Речного лагеря МВД (Коми АССР);

23.10.54 — уволен из органов МВД по служебному несоответствию.

*Воинские звания:*

с 20.07.36 — капитан;

с 08.04.38 — майор;

с 23.11.39 — полковник;

с 08.04.44 — генерал-майор.

*Награды:*

орден Красного Знамени (02.11.44) (за выполнение заданий НКВД по МПВО);

орден Ленина (30.01.51) (за выслугу лет в органах и войсках МВД).

*ДЁМИН Владимир Иванович* (1906—?), уроженец г. Одесса, чекстаж с 1926 г., партстаж с 1927 г., образование неполное среднее;

с 20.02.39 — начальник 2-го отделения 3-го спецотдела НКВД СССР;

с 29.05.40 — заместитель начальника УНКВД Черниговской области Украинской ССР;

с 09.10.44 — начальник УНКВД Архангельской области;

с 05.06.47 — начальник УМВД Калининградской области;

с 23.04.51 — заместитель начальника УМВД Куйбышевской области;

с 31.10.52 — заместитель начальника Главгидровологбалтстроя МВД СССР по лагерю;

с 19.03.53 — начальник УМВД Полтавской области Украинской ССР;

16.07.54 — уволен из органов МВД по состоянию здоровья.

*Специальные и воинские звания:*

с 28.02.39 — старший лейтенант государственной безопасности;

с 06.11.44 — полковник государственной безопасности;

с 29.03.45 — комиссар государственной безопасности;

с 09.07.45 — генерал-майор.

*ЕГОРОВ Сергей Егорович* (1905—1959), уроженец г. Ярцево Смоленской области, русский, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1924 г., образование высшее (Московское высшее техническое училище);

с 1932 г. — начальник учебной части промышленного факультета академии РККА имени Ворошилова;

с 1935 г. — начальник промышленного факультета там же;

с 1937 г. — военпред на заводе № 51 Химического управления РККА;

в 1937—1939 гг. — помощник заведующего, заведующий, заместитель заведующего Промышленным отделом ЦК ВКП(б);

с 05.03.39 — заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;

с 11.10.39 — первый заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР (г. Магадан);

с 12.03.45 — начальник Спецметуправления (9-е управление) и заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР (г. Москва);

с 30.08.45 — член коллегии 1-го Главного управления при СНК СССР;

с 01.10.45 — начальник 1-го управления 1-го Главного управления при СНК-СМ СССР;

с 20.11.46 — заместитель начальника Специального главного управления (СГУ) (Главспеццветмет) МВД СССР;

с 03.05.48 — начальник 6-го спецотдела МВД СССР (по совместительству);

с 16.04.49 — первый заместитель начальника Енисейстроя МВД СССР (г. Красноярск);

с 12.01.52 — начальник УИТЛ и строительства № 508 МВД (г. Советская Гавань Хабаровского края);

с 26.03.54 — заместитель министра внутренних дел СССР;

с 05.10.54 — начальник ГУЛАГа МВД СССР (по совместительству);

с 03.05.56 — заместитель начальника УМВД Московской области;

с 04.02.57 — заместитель начальника МПВО г. Москвы.

*Специальные и воинские звания:*

с 05.03.39 — старший майор государственной безопасности;

с 14.02.43 — комиссар государственной безопасности;

с 09.07.45 — генерал-майор.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (26.04.40) (за выполнение заданий правительства по охране государственной безопасности);

орден Трудового Красного Знамени (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Ленина (17.01.43) (за работу Дальстроя);

орден Трудового Красного Знамени (24.02.45) (за выполнение плана по Дальстрою);

Умер 03.07.1959. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

*ЕМЕЦ Николай Васильевич* (1896—1939), уроженец с. Журавное Ахтырского района Харьковской области, украинец, чекстаж с 1918 г., партстаж с 1918 г., образование низшее;

с 31.07.34 — заместитель начальника УНКВД Татарской АССР;

с 15.02.35 — заместитель начальника УНКВД Калининской области;

с 27.03.36 — начальник УНКВД Курской области;

с 05.08.37 — начальник 3-го отдела Самарского ИТЛ НКВД;

с 02.09.37 — начальник 3-го отдела Управления строительства строительства Куйбышевского гидроузла и Самарского ИТЛ НКВД (г. Куйбышев);

с 16.03.38 — начальник Московского управления и заместитель директора треста Дальстрой;

с 08.06.38 — начальник Московского управления и заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР.

*Спецзвания:*

с 05.12.35 — майор государственной безопасности;

с 20.01.37 — старший майор государственной безопасности.

Арестован 01.12.38. Осужден ВК ВС СССР к ВМН 10.03.39.

*ЕРМОЛАЕВ Иван Иванович* (р. 1911), уроженец г. Витебск, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1940 г.;

с 1939 г. — техник ВЧ-связи 2-го спецотделения УНКВД Саратовской области;  
в 1941 г. — оперуполномоченный 1-го отделения 3-го отдела 3-го управления НКГБ СССР;

до марта 1947 г. — начальник Вольского горотдела УМВД Саратовской области;

с 19.03.47 до мая 1949 г. — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;

в 1949—1951 гг. — работал в системе Главслюды МВД СССР.

*Воинское звание:* майор.

*ЖУК Сергей Яковлевич* (1892—1957), уроженец г. Киев, русский, чекстаж с 1931 г., партстаж с 1942 г., образование высшее (Петербургский институт инженеров путей сообщения по гидротехнической специальности, 1917);

с 26.10.31 — помощник главного инженера Москаналстроя;

с 17.11.31 — заместитель главного инженера Беломорстроя ОГПУ;

с 17.10.32 — заместитель главного инженера строительства канала Москва — Волга;

с 03.12.33 — главный инженер по строительству канала Москва — Волга;

с 16.09.35 — главный инженер строительства Рыбинского и Угличского гидротехнических узлов;

с 02.09.37 — начальник и главный инженер строительства Куйбышевского гидроузла;

с 17.06.39 — главный инженер и первый заместитель начальника строительства Куйбышевского гидроузла;

с 13.09.40 — главный инженер и первый заместитель начальника Главгидростроя НКВД СССР;

с 23.08.41 — главный инженер и заместитель начальника Главного управления оборонительных работ (ГУОБР) НКВД СССР;

с 01.11.41 — начальник отдела гидротехнических работ Главпромстроя НКВД СССР;

с 17.01.42 — начальник и главный инженер Гидропроекта Главпромстроя НКВД СССР;

с 10.11.47 — главный инженер и первый заместитель начальника Главгидростроя МВД СССР;

с 11.03.48 — главный инженер Волгодонстроя МВД СССР;

с 05.11.49 — главный инженер и заместитель начальника Главгидроволгодонстроя и начальник Гидропроекта МВД СССР;

с 31.03.53 — начальник Гидропроекта Министерства электростанций и электропромышленности СССР.

*Специальные и воинские звания:*

с 28.08.36 — дивизионный инженер;

с 11.09.40 — старший майор государственной безопасности;

с 22.02.43 — генерал-майор инженерно-технической службы.

*Награды:*

орден Ленина (04.08.33) (за строительство Беломорканала);

орден Красной Звезды (14.07.37) (за строительство канала Москва — Волга);

орден Трудового Красного Знамени (14.07.44) (за Волгострой);

орден Красной Звезды (10.12.45) (за выслугу лет в органах НКВД);

знак «Заслуженный работник МВД» (02.11.48) (за выполнение заданий МВД СССР);

Герой Социалистического Труда (19.09.52) (за строительство Волго-Донского судоходного канала);

Сталинская премия за 1949 год (03.03.50) (за разработку проекта Волго-Донского водного пути);

Сталинская премия за 1950 год (14.03.51) (за разработку проектного задания Куйбышевской ГЭС).

Депутат Верховного Совета СССР 1—4-го созывов.

Академик Академии наук СССР с 1953 г.

Умер 01.03.57. Похоронен в Москве на Красной Площади с замурованием урны с прахом в Кремлевской стене.

Постановлением Совета Министров СССР № 329 от 28.03.57 имя С.Я. Жука было присвоено Гидропроекту Министерства электростанций СССР.

*ЖУКОВ Георгий Сергеевич* (1907—?), уроженец г. Ленинград, русский, чекстаж с 1930 г., партстаж с 1928 г.;

с 08.05.36 — помощник начальника транспортного отдела УГБ УНКВД Западной области;

с 05.09.37 — заместитель начальника ДТО ГУГБ НКВД Западной железной дороги;

с 04.08.38 — начальник ДТО ГУГБ НКВД Западной железной дороги;

с 19.04.40 — заместитель начальника оперативно-чекистской группы в Южном лагере НКВД для военнопленных;

с 26.02.41 — заместитель начальника 1-го отдела Главного транспортного управления НКГБ СССР;

с 31.07.41 — начальник 4-го отдела 2-го управления (контрразведка) НКВД СССР;

с 23.09.41 — офицер НКВД для связи при Главном командовании польской армии (по совместительству);

с 21.01.42 — главный офицер связи НКВД СССР при командовании чешской армии на территории СССР;

с 07.05.43 — начальник 7-го отдела 2-го управления НКГБ СССР;

с 02.08.44 — заместитель представителя СНК СССР при Польском комитете национального освобождения;

с 19.09.44 — начальник отдела спецпоселений УНКВД Новосибирской области;

с 10.06.48 — заместитель начальника УМВД Новосибирской области;

с 03.05.51 — начальник УИТЛ и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;

с 17.03.53 — начальник 8-го отдела 1-го Главного управления (контрразведка) МВД СССР;

с 07.05.53 — начальник 2-го отдела и помощник начальника 4-го управления (секретно-политическое) МВД СССР;

28.10.54 — уволен из органов КГБ при СМ СССР по фактам дискредитации;

23.11.54 — постановлением СМ СССР № 2349-118с лишен воинского звания «генерал-лейтенант» (за нарушение соцзаконности в период работы в ДТО ГУГБ НКВД Западной железной дороги).

*Специальные и воинские звания:*

- с 09.02.36 — младший лейтенант государственной безопасности;
- с 13.04.37 — лейтенант государственной безопасности;
- с 13.08.41 — майор государственной безопасности;
- с 14.02.43 — комиссар государственной безопасности;
- с 29.03.44 — комиссар государственной безопасности 3-го ранга;
- с 09.07.45 — генерал-лейтенант.

*Награды:*

- орден Красного Знамени (20.09.43) (за выполнение заданий правительства по охране государственной безопасности);
- орден Красного Знамени (08.04.44) (за выполнение заданий по формированию польских, чешских и югославских воинских подразделений в СССР);
- знак «Заслуженный работник НКВД» (04.02.42).

*ЖУРАВЛЕВ Михаил Иванович* (1911—1976), уроженец дер. Хрыпино Ленинградской области, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1931 г., образование среднее;

- с мая 1938 г. — второй секретарь Ленинского РК ВКП(б) г. Ленинграда;
- с 01.01.39 — слушатель краткосрочных курсов ЦШ НКВД СССР (г. Москва);
- с 28.01.39 — нарком внутренних дел Коми АССР;
- с 22.04.40 — начальник 5-го отделения 2-го отдела ГУГБ НКВД СССР;
- с 26.02.41 — начальник УНКВД Московской области;
- с 07.07.48 — начальник 4-го отдела Тюремного управления МВД СССР;
- с 28.09.49 — первый заместитель начальника УИТЛ и строительства Волго-Донского водного пути МВД;
- с 09.02.50 — заместитель начальника Главгидроволгодонстроя МВД СССР;
- с 04.04.51 — первый заместитель там же;
- с 18.11.52 — первый заместитель начальника Главгидроволгобалтстроя МВД СССР;
- с 16.03.53 до 02.06.56 — начальник ХОЗУ МВД СССР;
- в 1956—1976 гг. — начальник строительного треста в/ч 04201 Министерства среднего машиностроения СССР (г. Москва).

*Спецзвания:*

- с 21.02.39 — капитан государственной безопасности;
- с 14.03.40 — майор гб;
- с 01.03.41 — старший майор гб;
- с 14.02.43 — комиссар государственной безопасности 3-го ранга;
- с 09.07.45 — генерал-лейтенант.

*Награды:*

- орден Красной Звезды (26.04.40) (за выполнение заданий правительства по охране государственной безопасности);
- орден Трудового Красного Знамени (28.11.41) (за строительство оборонительных сооружений);
- орден Ленина (20.09.43) (за выполнение заданий правительства в годы войны);
- орден Красного Знамени (02.11.44) (за выполнение заданий правительства по МПВО);
- орден Кутузова II степени (21.06.45) (за работу с военнопленными);

орден Ленина (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).  
 Депутат Верховного Совета СССР 2-го созыва.  
 Умер 07.04.76.

*ЗАМАХАЕВ Аркадий Петрович* (1899—?), уроженец г. Ефремов Тульской области, русский, чекстаж с 1935 г., партстаж с 1940 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1925);

с марта 1935 г. — прораб мостовой колонны Дальлага НКВД (Хабаровский край);

с октября 1937 г. — начальник группы искусственных сооружений Амурлага НКВД; г. Биробиджан);

с 14.04.41 — главный инженер строительства аэродромов в Хабаровском крае и начальник отделения Амурского ИТЛ НКВД;

с апреля 1942 г. — главный инженер Бурлага НКВД (станция Известковая Дальневосточной железной дороги);

с 26.06.43 — главный инженер Нижне-Амурского ИТЛ НКВД;

с 04.10.45 — главный инженер Амурского управления ГУЛЖДС НКВД СССР (строительство железной дороги Комсомольск — тоннель — Ургал — Известковая);

с 15.01.47 — главный инженер и заместитель начальника Восточного управления строительства и лагерей БАМ МВД СССР;

с 30.04.51 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;

в 1953—1954 гг. — главный инженер ГУЖДС МПС СССР.

*Воинские звания:*

с 23.09.47 — инженер-подполковник; затем инженер-полковник.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке);

орден Ленина (18.05.48) (за строительство новых железных дорог).

*ЗИНОВЬЕВ Павел Николаевич*

С 21.05.41 — заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР по аэродромному строительству;

15.10.41 — откомандирован в распоряжение 4-го управления строительства оборонительных сооружений НКО СССР;

с 17.03.43 до 02.12.44 — начальник секретариата ГУЛЖДС НКВД СССР;

*ИНОЗЕМЦЕВ Константин Дмитриевич* (1903—?), уроженец г. Млава Полоцкой губернии, русский, чекстаж с 1921 г., партстаж с 1920 г., образование среднее; в 1919—1921 гг. — служба в РККА;

с декабря 1921 г. — уполномоченный губЧК (г. Тамбов);

с мая 1922 г. — помощник уполномоченного горотдела ГПУ по Усманскому уезду (Воронежская область);

в 1923—1926 гг. — помощник уполномоченного горотдела ОГПУ по Острогожскому уезду (Воронежская область);

с июля 1928 г. — начальник ИНФО окротдела ОГПУ (г. Львов Центрально-Черноземной области);

с октября 1930 г. — помощник начальника СПО ПП ОГПУ Центрально-Черноземной области (г. Воронеж);  
с июля 1934 г. — начальник СПО УНКВД Воронежской области;  
с марта 1938 г. — начальник 3-го отдела строительства Куйбышевского гидроузла (г. Куйбышев);  
с июня 1939 г. — заместитель начальника Архбумстроя (г. Архангельск);  
с марта 1941 г. — начальник УИТЛК УНКВД Приморского края (г. Владивосток);  
с 27.04.43 — начальник Рыблага НКВД (п. Переборы Рыбинского района Ярославской области);  
с 02.02.44 — первый заместитель начальника ОБДББ НКВД СССР;  
с 29.10.46 — управляющий трестом Дальстройснаб Дальстроя МВД СССР;  
с 18.03.47 до 06.05.49 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;  
12.11.49 — уволен из органов МВД СССР по выслуге лет.  
*Спецзвание:* с 23.07.43 — полковник государственной безопасности.  
*Награды:* орден «Знак Почета» (24.11.42) (за производство боеприпасов).

*ИНЮТКИН Александр Тимофеевич* (р. 1912), уроженец дер. Журавлино-Вершино Тамбовской области, чекстаж с 1936 г.;

с 20.09.49 — заместитель начальника УИТЛ и строительства Волго-Донского водного пути МВД по кадрам;

с 30.12.49 — заместитель начальника Главгидроволгодонстроя МВД СССР по кадрам;

с 03.12.52 — заместитель начальника Главгидроволгобалстроя МВД СССР по кадрам;

с 21.05.53 — заместитель начальника Главгидроволгобалстроя Министерства морского и речного флота СССР.

*Воинское звание:* с 09.02.50 — полковник.

*Награда:* орден Трудового Красного Знамени (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).

*КАРТАШОВ Константин Кириллович* (1904—1959), уроженец г. Шахты Ростовской области, русский, чекстаж с 1941 г., партстаж с 1927 г., образование высшее (Сталино-Донецкий горный институт, 1928);

с 11.11.38 — заместитель наркома тяжелой промышленности СССР;

с 28.01.39 — первый заместитель Наркома топливной промышленности СССР;

с 12.10.39 — первый заместитель Наркома угольной промышленности СССР;

с 08.05.41 — начальник Управления лагерей топливной промышленности НКВД СССР;

с 02.07.41 — первый заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР;

с 13.08.42 до 30.12.43 — заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР по топливным предприятиям;

в 1944—1947 гг. — начальник комбината «Ростовуголь» (г. Шахты Ростовской области);

в 1947—1953 гг. — начальник Главного управления госгортехнадзора при СМ СССР;



в 1953—1954 гг. — заместитель начальника Техотдела Главной государственной горно-технической инспекции Министерства угольной промышленности СССР;  
в 1954—1955 гг. — старший инженер там же.

*Специзвания:*

с 11.09.41 — капитан государственной безопасности;

с 09.03.49 — генеральный горный директор.

*Награды:*

орден Красной Звезды (15.03.43) (за освоение Печорского угольного бассейна); постановлением СНК СССР № 1876 от 13.11.39 премиирован легкой автомашиной «ЗИС-101» (за механизацию угольной промышленности Донбасса).

Умер в 1959 г. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

*КОЛЕСНИКОВ Алексей Константинович* (1895—1967), уроженец г. Орел, русский, чекстаж с 1919 г., партстаж с 1917 г., образование высшее (Промакадемия имени Сталина, 1933);

в 1923—1930 гг. — начальник ХОЗО АОУ ОГПУ;

в 1930—1931 гг. — управляющий делами ВСНХ СССР;

в 1933—1934 гг. — помощник управляющего делами ОГПУ;

в 1934—1936 гг. — помощник начальника АХУ НКВД СССР;

в 1936 г. — начальник Центрального торгово-производственного управления (ЦТПУ) НКВД СССР;

с 15 марта 1937 г. — начальник УШОСДОР УНКВД Московской области;

с 27.05.41 до 20.03.46 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР по дорожному строительству;

в 1946—1947 гг. — начальник управления Министерства по строительству военных и военно-морских предприятий СССР.

*Специзвание:* с 21.12.45 — подполковник государственной безопасности.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (17.01.43) (за выполнение плана по Дальстрою);

орден Трудового Красного Знамени (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*КОМАРОВ Георгий Яковлевич* (1897—?), уроженец г. Екатеринодар (ныне г. Краснодар), русский, чекстаж с 1933 г., партстаж с 1919 г., образование низшее;

в 1925—1927 гг. — председатель Прикумского РИК;

в 1928—1930 гг. — ответственный секретарь Пятигорского окружного исполкома;

в 1930—1931 гг. — председатель Моздокского окружного исполкома;

в 1931—1933 гг. — председатель Ейского райисполкома;

в 1933—1934 гг. — директор совхоза ХОЗО ПП ОГПУ Северо-Кавказского края;

в 1935 г. — помощник начальника ХОЗО УНКВД там же;

с 07.03.35 — начальник ОМЗ УНКВД Северо-Кавказского края;

с 20.07.35 — заместитель начальника Отдела трудовых поселений и мест заключения УНКВД Северо-Кавказского края;

с 14.08.37 — начальник управления строительства шоссейной дороги Пятигорск — Нальчик;

- в 1938—1939 гг. — начальник ОМЗ УНКВД Хабаровского края;  
в 1939 г. — заместитель начальника АХО УНКВД Хабаровского края (г. Хабаровск);  
с 25.11.40 — управляющий трестом Колымснаб Дальстроя НКВД СССР (г. Магадан);  
с 13.03.45 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР (по совместительству);  
с 08.06.46 — заместитель начальника Главного архивного управления МВД СССР;  
с 04.09.46 — начальник Кемеровожилстроя МВД СССР;  
с 31.12.46 — управляющий Всесоюзного треста по снабжению оборудованием и техническими материалами предприятий золотоплатиновой промышленности «Золототехснаб» СГУ МВД СССР;  
с 24.08.48 — начальник УИТЛК и заместитель начальника УМВД Новосибирской области;  
19.08.49 — уволен из органов МВД СССР по болезни.  
*Специальные и воинские звания:*  
с 28.12.41 — капитан государственной безопасности;  
с 21.02.45 — комиссар государственной безопасности;  
с 09.07.45 — генерал-майор.  
*Награды:*  
орден Трудового Красного Знамени (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);  
орден «Знак Почета» (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);  
орден Ленина (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою);  
Орден Красной Звезды (1945) (за выслугу лет).

- КОРСАКОВ Георгий Аркадьевич* (1901—?), уроженец г. Березина Черниговской области, еврей, чекстаж с 1921 г., партстаж с 1936 г., образование среднее;  
в 1937—1938 гг. — начальник ОМЗ УНКВД Смоленской области;  
с 30.07.40 — начальник Управления морского транспорта Дальстроя НКВД СССР;  
с 04.10.40 — второй заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР;  
с 14.11.45 — заместитель начальника Богословского УИТЛ и строительства алюминиевого завода НКВД по лагерю;  
с 19.04.47 — управляющий Всесоюзного транспортного треста «Золототранс» СГУ МВД СССР;  
с 17.03.49 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по транспорту и снабжению;  
с 28.01.50 до 12.09.50 — начальник Колымснаба Дальстроя (по совместительству);  
с 08.08.51 — начальник стройрайона Белореченского УИТЛ и Кировскстроя ГУЛГМП МВД СССР;  
11.07.52 — уволен из органов МВД по болезни;  
05.01.54 — уволен из органов по фактам дискредитации;  
*Специальные и воинские звания:*  
с 21.02.45 — комиссар государственной безопасности;

с 09.07.45 — генерал-майор;

08.09.54 лишен воинского звания «генерал-майор» «за проступки, несовместимые с высоким званием генерала».

*Награды:*

орден «Знак Почета» (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Ленина (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Трудового Красного Знамени (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*КУЗНЕЦОВ Иван Кузьмич* (1899—1972), уроженец дер. Натальино Михайловского уезда Рязанской губернии, русский, чекстаж с 1937 г., партстаж с 1942 г., образование высшее (Геолого-разведочный техникум в г. Алапаевске Свердловской области, 1932; Горно-металлургическое отделение Института хозяйственников в г. Свердловске, 1938);

с сентября 1937 г. — начальник горно-буровых работ Соликамского гидроузла НКВД СССР (г. Соликамск Молотовской области);

с октября 1940 г. — начальник производственного отдела Проектного управления Главгидростроя НКВД СССР (г. Ленинград);

с июля 1941 г. — главный инженер 3-го района 10-го полевого строительства НКВД (Северо-Западный фронт);

с апреля 1942 г. — начальник участка военно-строительных работ 21-го управления оборонного строительства НКО (Калининский фронт);

с февраля 1943 г. — начальник 42-го военно-строительного отряда (Прибалтийский фронт);

с августа 1945 г. — заместитель начальника сектора геологии Гидропроекта НКВД СССР (г. Москва);

с октября 1946 г. — заместитель председателя а/о «Висмут» ГУСИМЗ при СМ СССР в Германии;

с 03.05.49 — первый заместитель начальника Дальстроя МВД СССР (г. Магадан);

с 16.01.51 — главный инженер Дальстроя МВД СССР (по совместительству);

*Воинское звание:* с 03.05.49 — инженер-полковник.

*Награды:*

Герой Социалистического Труда (29.10.49) (за подготовку взрыва первой атомной бомбы в СССР);

ордена: Ленина, Отечественной войны I степени, Отечественной войны II степени, Красной Звезды;

Лауреат Сталинской премии I степени (за разработку и осуществление новой системы горного вскрытия месторождений урана) (1949 год).

*КУЗНЕЦОВ Сергей Сергеевич* (1909—1980), уроженец стекольного завода «Красный Май» Вышневолоцкого района Калининской области, русский, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1931 г., образование высшее (Московский химико-технологический институт имени Менделеева, 1936);

с 1936 г. — инженер завода № 233 (г. Люберцы Московской области);

в 1938 г. — помощник заведующего Промышленным отделом ЦК ВКП(б);

в 1939 г. — ответственный контролер КПК при ЦК ВКП(б);

- с 13.06.39 — начальник отдела кадров и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР по кадрам;
  - с 21.05.41 — заместитель начальника Главгидростроя НКВД СССР по кадрам;
  - с 20.09.41 — заместитель начальника Унженского УИТЛ НКВД (станция Сухо-безводное Горьковской области);
  - с 24.06.43 — начальник группы 5-го с/о НКВД СССР;
  - с 15.06.44 — старший оперуполномоченный 11-го отделения ОББ НКВД СССР;
  - с 06.12.44 — старший оперуполномоченный 3-го отделения 4-го отдела ГУББ НКВД СССР;
  - с 01.12.46 — начальник 5-го отделения Эберсвальдского округа оперсектора СВА провинции Бранденбург (Германия);
  - с 08.09.47 — начальник 5-го отделения оперсектора Берлинского округа земли Бранденбург (Германия);
  - с 01.04.48 — начальник 2-го отделения 3-го отдела оперсектора МГБ земли Бранденбург (Германия);
  - с 30.04.49 — заместитель начальника отдела ЦО оперсектора МГБ земли Бранденбург (Германия);
  - с 04.08.50 — начальник уездного отдела оперсектора МГБ земли Тюрингии (г. Йена, Германия);
  - с 10.09.52 — начальник 4-го отделения ОВИР ГУМ МГБ СССР;
  - с 12.05.53 — заместитель начальника 3-го отделения ОВИР ГУМ МВД СССР;
  - с 12.12.54 — контролер группы контроля и информации ГУЛАГа МВД СССР;
  - с 30.06.56 — ответственный инспектор инспекции при начальнике ГУЛАГа МВД СССР;
  - с 06.05.59 — старший инспектор по военно-мобилизационной работе Отдела производства и трудового воспитания ГУМЗ МВД СССР;
  - с 01.07.60 — на пенсии.
- Спецвания:*
- с 31.07.39 — капитан государственной безопасности;
  - с 24.05.51 — полковник.
- Награда:* орден Красной Звезды (05.11.54) (за выслугу лет).

*МАЛИНКИН Борис Григорьевич* (р. 1912), уроженец г. Москва, чекстаж с 1938 г.;

- с 16.01.40 — начальник Отдела механизации и оборудования ГУЖДС НКВД СССР;
  - с 24.06.52 — начальник УМТС и заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;
  - с 19.10.55 — первый заместитель начальника ВСУ МВД СССР;
  - с 04.07.56 — начальник ОМТС ВСУ ГУПВВ МВД СССР;
  - в 1957—1970 гг. — работал в КГБ при СМ СССР;
  - с 05.05.1970 — на пенсии.
- Воинское звание:* с 11.10.52 — инженер-полковник внутренней службы.

*МНКИШЕВ Алексей Федорович* (р. 1913), уроженец дер. Харницы Немского района Кировской области, русский, чекстаж с 1943 г., партстаж с 1942 г.;

с 27.08.43 — помощник начальника Политотдела по комсомольской работе Северного железнодорожного ИТЛ НКВД;  
с 28.02.44 — сотрудник ОБДББ НКВД СССР;  
с 20.01.45 — сотрудник Отдела кадров НКВД СССР;  
с 25.01.52 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам;  
в 1954—1957 гг. — начальник отдела кадров ВСУ МВД СССР;  
01.04.57 — откомандирован в ГУПВ КГБ при СМ СССР.  
*Воинское звание:* майор.

*МИТРАКОВ Иван Лукич* (1905—?), уроженец с. Слопот Брянской области, русский, чекстаж с 1949 г., партстаж с 1929 г., образование высшее (Московский горный институт, 1937);  
с 26.02.39 — председатель Свердловского облисполкома;  
с 22.12.42 — заместитель председателя Госплана при СНК СССР;  
с 30.03.36 — заместитель министра промышленности строительных материалов СССР по общим вопросам;  
с 20.08.49 — заместитель министра внутренних дел СССР;  
с 03.10.50 — начальник Дальстроя МВД СССР (по совместительству);  
с 10.04.53 — начальник Дальстроя Министерства металлургической промышленности СССР;  
с 08.09.53 — начальник УСВИТЛ ГУЛАГа Министерства юстиции СССР (по совместительству);  
с 02.03.54 до 17.02.56 — начальник Дальстроя Министерства цветной металлургии СССР.  
*Персональное звание:* с 14.04.49 — горный генеральный директор 2-го ранга.

*НИКЕШИЧЕВ Николай Алексеевич* (1905—1979), уроженец дер. Вязовое Сокольского района Вологодской области, чекстаж с 1930 г., партстаж с 1927 г., образование среднее-специальное (педагогический техникум);  
с января 1939 г. — начальник УНКВД Амурской области Хабаровского края;  
с 18.04.41 до февраля 1954 г. — заместитель начальника Дальстроя НКВД-МВД СССР по кадрам;  
18.02.54 — уволен из органов МВД СССР по возрасту;  
10.01.55 — уволен из органов МВД СССР по фактам дискредитации (изменена статья увольнения);  
в 1954—1959 гг. — управляющий Дальстройснаба Дальстроя Министерства цветной металлургии СССР (г. Москва).

*Спецзвания:*

с 07.04.36 — младший лейтенант государственной безопасности;  
с 05.08.38 — лейтенант государственной безопасности;  
с 31.03.39 — капитан государственной безопасности;  
с 21.02.45 — полковник государственной безопасности.

*Награды:*

орден Красной Звезды (26.04.40) (за выполнение заданий правительства по обеспечению государственной безопасности);  
орден Знак Почета (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Трудового Красного Знамени (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*НИКИШОВ Иван Федорович* (1894—1958), уроженец с. Воргино Царицынской губернии, русский, чекстаж с 1924 г., партстаж с 1919 г., образование низшее; в 1924—1938 гг. — служба в пограничных и внутренних войсках ОГПУ-НКВД СССР;

с 13.02.38 — начальник УПВО НКВД Ленинградского округа;

с 29.11.38 — начальник УНКВД Хабаровского края;

с 11.10.39 до 24.12.48 — начальник Дальстроя НКВД СССР;

с 15.08.49 — на пенсии.

*Специальные и воинские звания:*

с 23.12.35 — комбриг;

с 19.02.39 — комиссар гб 3-го ранга;

с 09.07.45 — генерал-лейтенант.

*Награды:*

орден Красного Знамени (14.02.36) (за службу в войсках ОГПУ-НКВД);

орден Ленина (26.04.40) (за выполнение заданий Правительства по охране государственной безопасности);

орден Трудового Красного Знамени (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Ленина (17.01.43) (за работу Дальстроя);

Герой Социалистического Труда (20.01.44) (за работу Дальстроя);

орден Красного Знамени (03.11.44) (за выслугу лет);

орден Ленина (21.02.45) (за выслугу лет в войсках и органах НКВД);

орден Кутузова I степени (24.02.45) (за выполнение плана добычи золота и олова).

Умер 05.08.58. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

*ПАВЛОВ Василий Павлович* (1910—1962), уроженец дер. Большая Руя Гдовского района Ленинградской области, русский, чекстаж с 1938 г., партстаж с 1932 г., образование — высшее (Ленинградский горный институт, 1935);

в 1936—1938 гг. — аспирант Горного института (г. Ленинград);

с 20.03.38 — слушатель ЦШ НКВД СССР (г. Москва);

с 23.08.38 — оперуполномоченный 3-го отдела УГБ УНКВД Свердловской области;

с 05.01.39 — начальник Кировоградского горотдела УНКВД Свердловской области;

с 04.12.39 — заместитель начальника УНКВД Калининской области;

с 26.02.41 — начальник УНКВД Калининской области;

с 26.08.41 — начальник 2-го управления оборонительных работ НКВД-НКО (г. Калинин);

с 12.08.42 — заместитель начальника УНКВД Калининской области;

с 07.05.43 — начальник УНКВД Калининской области;

с 26.07.45 — начальник УНКВД Челябинской области;

с 27.02.48 — начальник 1-го управления Дальстроя МВД СССР;

с 18.02.50 до 24.09.51 — начальник 1-го управления и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;

с 07.01.52 — начальник УИТЛ и строительства Вытеграгидростроя МВД СССР;

с 17.01.53 — начальник УИТЛ и Омкстроя МВД СССР;

с 08.07.54 — начальник строительства медного рудника Главпромстроя МВД СССР (г. Челябинск);

с 10.12.54 — начальник Макарлага Главпромстроя МВД (по совместительству) (Челябинская область).

*Специальные и воинские звания:*

с 13.06.39 — младший лейтенант государственной безопасности;

с 04.12.39 — старший лейтенант государственной безопасности;

с 04.06.42 — капитан государственной безопасности;

с 12.05.43 — полковник государственной безопасности;

с 09.06.45 — комиссар государственной безопасности;

с 09.07.45 — генерал-майор.

*Награды:*

орден Красной Звезды (20.09.43) (за выполнение заданий правительства в годы войны);

орден Красного Знамени (22.06.45).

Умер 03.04.1962.

*ПАВЛОВ Карл Александрович* (1895—1957), уроженец с. Ладыжное Рославльского района Смоленской области, русский, чекстаж с 1918 г., партстаж с 1918 г., образование низшее;

с 1918 г. — следователь ЧК (г. Казань и Самара);

с 1919 г. — заведующий следчастью и начальник следчасти ОО 5-й армии РККА (г. Уфа, Омск и Иркутск);

с 1920 г. — старший следователь губЧК (г. Новосибирск);

с 1921 г. — начальник СОЧ Стерлитамакской ЧК;

с 1922 г. — начальник СОЧ Курской губЧК;

с 1923 г. — начальник отделения губотдела ОГПУ (г. Гомель);

с 1924 г. — начальник окружного отдела ОГПУ (г. Ставрополь);

с 1928 г. — начальник облотдела ОГПУ (г. Грозный);

с 1929 г. — начальник окружного отдела ОГПУ (г. Таганрог);

с 1930 г. — начальник оперсектора ОГПУ (г. Шахты);

с 1931 г. — начальник оперсектора ОГПУ (г. Пятигорск);

с 1932 г. — заместитель ПП ОГПУ Восточно-Сибирского края (г. Иркутск);

с 31.07.34 — заместитель начальника УНКВД Восточно-Сибирского края;

с 17.12.34 — начальник УНКВД Красноярского края;

с 17.10.36 — заместитель начальника УНКВД Азово-Черноморского края (г. Ростов-на-Дону);

с 29.06.37 — нарком внутренних дел Крымской АССР;

с ноября 1937 г. — заместитель начальника гостреста «Дальстрой»;

с 21.12.37 — начальник Дальстроя;

с 08.06.38 до 11.10.39 — начальник Главного управления строительства Дальнего Севера ГУСДС «Дальстрой» НКВД СССР;

с 21.05.40 — заместитель начальника Управления горно-металлургической промышленности ГУЛАГа НКВД СССР (г. Москва);

с 19.08.40 — начальник Управления по строительству заводов и горно-рудных предприятий черной металлургии и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;

с 14.05.41 — начальник Управления лагерей по строительству предприятий черной металлургии НКВД СССР;

с 23.08.41 — начальник Главного управления оборонительных работ (ГУОБР) НКВД СССР;

с 23.05.42 — начальник ГУШОСДОР НКВД СССР;

с 11.03.48 — начальник УИТЛ и строительства Волго-Донского водного пути;

с 18.03.49 — на пенсии.

*Спецзвания:*

с 29.11.35 — старший майор гб;

с 02.02.39 — комиссар гб 2-го ранга;

с 09.07.45 — генерал-полковник.

*Награды:*

орден Ленина (01.02.39) (за выполнение плана по добыче золота);

орден Красного Знамени (21.02.42) (за строительство оборонительных сооружений);

орден Трудового Красного Знамени (20.09.43) (за выполнение заданий правительства в годы войны);

орден Ленина (20.10.44) (за строительство шоссежных дорог в годы войны);

орден Красного Знамени (03.11.44) (за выслугу лет);

орден Ленина (21.02.45) (за выслугу лет в органах НКВД);

17.05.57 — покончил жизнь самоубийством. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

*ПАПИРОВСКИЙ Виталий Иванович* (1902—1984), уроженец г. Казатин Киевской области, украинец, чекстаж с 1935 г., партстаж с 1921 г., образование среднее;

с 04.01.36 — заместитель начальника транспортного отдела строительства канала Москва — Волга и Дмитлага НКВД СССР (г. Дмитров Московской области);

с 12.03.37 — начальник автотракторного отдела там же;

с 06.07.40 — помощник начальника Волжского УИТЛ НКВД;

с 15.11.40 — начальник ИТЛ и строительства Маткожененского алюминиевого завода (Карело-Финская ССР);

с 23.08.41 — заместитель начальника ГУОБР НКВД СССР;

с 14.09.41 — врио начальника Юго-Западного УОБР НКВД (по совместительству);

с 07.01.43 — начальник Гурьевского ИТЛ и строительства № 2 ГУАС НКВД СССР;

с 24.03.43 — начальник Каспийского ИТЛ НКВД СССР;

с 23.03.44 — первый заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР;

с 27.06.46 до 21.02.47 — начальник УМТС МВД СССР;

21.02.47 — откомандирован на работу в Министерство строительства топливных предприятий СССР.

*Специальные и воинские звания:*

с 16.10.41 — майор государственной безопасности;

с 18.02.43 — инженер-полковник;

с 03.09.44 — генерал-майор инженерно-технической службы.



*Награды:*

- орден Ленина (14.07.37) (за строительство канала Москва — Волга);
  - орден Красного Знамени (21.02.42) (за строительство оборонительных сооружений);
  - орден Ленина (25.12.43) (за строительство нефтепровода);
  - орден Красного Знамени (03.11.44) (за выслугу лет);
  - орден Ленина (10.12.45) (за выслугу лет в органах НКВД)
- Умер 11.10.84.

*ПАХОМОВ Евгений Андреевич* (1908—?), уроженец г. Москва, русский, чекстаж с 1940 г., партстаж с 1931 г., образование неполное высшее;

- с июня 1940 г. — управляющий трестом Росчермет (г. Москва);
- с 20.11.40 — начальник отдела технического снабжения Управления особого строительства НКВД СССР (г. Куйбышев);
- с 07.01.45 — начальник Самаро-Лукского района Управления особого строительства НКВД СССР;
- с 30.08.48 — заместитель начальника отдела технологического оборудования Главгидростроя МВД СССР;
- с 04.02.49 — начальник Главной конторы материально-технического снабжения УИТЛ и Волгодонстроя МВД (г. Калач-на-Дону);
- с 17.02.50 — заместитель начальника УМТС Главгидроволгодонстроя МВД СССР;
- с 13.01.51 — начальник УМТС там же;
- с 25.10.52 — заместитель начальника Главгидроволгобалтстроя МВД СССР по нерудным материалам.

*Воинское звание:* с 14.09.50 — лейтенант запаса.

*ПЕМОВ Абрам Наумович* (1895—?), уроженец г. Кривой Рог, еврей, чекстаж с 1929 г., партстаж с 1919 г., образование низшее;

- в 1919—1925 гг. — служба в РККА;
- с 1925 г. — работал в Наркомате финансов;
- с 1929 г. — начальник снабжения строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики (ВИШХИМЗ);
- с 1931 г. — начальник строительства Вишерской целлюлозно-бумажной фабрики;
- с 1932 г. — работал в Дальстрое;
- с 10.11.35 — заместитель начальника Сегежстроя и помощник начальника Белбалтлага НКВД (Ленинградская область);
- с 08.06.38 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР.

*Награда:* орден Ленина (22.03.35) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

*ПЕРФИЛОВ Иван Макарович* (р. 1911), уроженец с. Тельма Егорьевского уезда Московской области, чекстаж с 1937 г., партстаж с 1931 г., образование высшее (Военно-инженерная академия РККА, 1937);

- с 01.04.37 — врид начальника проектно-сметного бюро технического отдела строительства Норильского комбината НКВД;

- с 01.11.37 — помощник начальника строительства опытно-обогащительной фабрики Норильского комбината НКВД;
- с 15.05.38 — начальник планового отдела Норильского комбината НКВД;
- с 29.04.39 — начальник строительства ремонтно-механического завода Норильского комбината НКВД;
- с 04.11.40 — начальник строительства теплоэлектроцентрали (ТЭЦ) Норильского комбината НКВД;
- с 05.04.43 — начальник строительства большой обогащительной фабрики Норильского комбината НКВД;
- с 26.09.44 — главный инженер и заместитель начальника Управления строительства Норильского комбината НКВД;
- с 23.03.45 — заместитель начальника Норильского комбината НКВД;
- с 03.05.49 до 05.07.52 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по строительству.

*Воинские звания:*

- с 16.03.45 — инженер-майор;
- с 08.12.47 — инженер-подполковник.

*Награды:*

- орден Ленина (04.07.43);
- орден «Знак Почета» (16.05.45);
- орден Трудового Красного Знамени (1949).

*ПЕТРЕНКО Иван Григорьевич* (1904—1950), уроженец г. Шорс Черниговской области, украинец, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1925 г., образование высшее (Академия железнодорожного транспорта имени Сталина в Ленинграде, 1937);

- с 05.03.39 — заместитель начальника УЖДС НКВД на Дальнем Востоке;
- с 04.01.40 — начальник Амурского ИТЛ НКВД;
- с 30.01.41 — начальник Бурейского ИТЛ НКВД;
- с 08.09.42 — начальник Нижне-Амурского ИТЛ НКВД;
- с 22.01.43 — начальник управления строительства железной дороги Кулунда — Михайловское и Алтайского ИТЛ НКВД;
- с 04.10.45 — начальник Амурского управления ГУЛЖДС НКВД СССР;
- с 03.03.46 — начальник управления Амурского строительства БАМ и строительства № 500 ГУЛЖДС НКВД СССР;
- с 15.01.47 — начальник Восточного управления строительства и лагерей БАМ МВД СССР;

- с 28.04.47 — начальник ГУЛЖДС МВД СССР;
- с 18.06.48 — первый заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;
- с 24.12.48 — начальник Дальстроя МВД СССР;

*Специальные и воинские звания:*

- с 05.03.39 — майор государственной безопасности;
- с 18.02.43 — инженер-полковник;
- с 24.04.43 — комиссар государственной безопасности;
- с 09.07.45 — генерал-майор.

*Награды:*

орден Трудового Красного Знамени (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке);

орден Красной Звезды (28.11.41) (за строительство оборонительных сооружений);

орден Ленина (18.05.48) (за строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань).

Умер 03.08.50. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

*ПОПОВ Митрофан Николаевич* (1902—?), уроженец г. Ряжск Рязанской области, русский, чекстаж с 1932 г., партстаж с 1922 г., образование высшее (Московский гидротехнический институт, 1929);

с 17.01.32 — инженер проектного сектора Москаналстроя;

с 01.08.32 — помощник начальника проектного сектора Москаналстроя;

с 23.08.32 — помощник начальника гидротехнического сектора проектного отдела Москаналстроя;

с 15.01.33 — заместитель начальника отделения москворецких сооружений проектного отдела Управления строительства канала Москва — Волга;

с 01.06.35 — начальник отдела проверок там же;

с 09.11.35 — начальник отдела оперативного планирования и нормирования там же;

с 01.04.36 — начальник планово-производственного отдела там же;

в 1937—1938 гг. — начальник производственного отдела Управления строительства Куйбышевского гидроузла;

с 10.12.38 — и.о. начальника гидротехнического отдела ГУЛАГа НКВД СССР;

с 22.02.39 — начальник гидротехнического отдела ГУЛАГа НКВД СССР;

с 13.06.39 — начальник гидротехнического отдела и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;

с 17.08.40 — начальник Управления промышленного и капитального строительства и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;

с 25.09.41 — заместитель начальника Главпромстроя НКВД СССР;

с 03.04.42 — начальник гидротехнического отдела и заместитель начальника Главпромстроя НКВД СССР;

с 05.06.43 — заместитель начальника Особстроя НКВД СССР (Куйбышевская область);

с 05.11.43 — начальник отдела капитального строительства и заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР;

с 03.10.45 — начальник Планового отдела НКВД СССР;

с 01.11.48 — заместитель начальника Главгидростроя МВД СССР;

с 09.02.50 — заместитель начальника Главгидроволгодонстроя МВД СССР по общим вопросам;

с 14.08.50 — заместитель министра сельского хозяйства СССР;

с 02.04.53 — начальник Главного управления водохозяйственного строительства Министерства сельского хозяйства и заготовок СССР;

с 24.12.53 — начальник Главного управления водного хозяйства Министерства сельского хозяйства СССР;

с 22.07.55 — член Государственного комитета Совета Министров СССР по новой технике;

в 1957 г. в Министерстве водного хозяйства РСФСР.

*Специальные и воинские звания:*

с 22.04.40 — майор государственной безопасности;

с 18.02.43 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден Ленина (14.07.37) (за строительство канала Москва — Волга);

орден Трудового Красного Знамени (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).

*ПОСПЕЛОВ Михаил Леонидович* (1906—?), уроженец местечка Дулёво Орехово-Зуевского района Московской области, чекстаж с 1945 г., партстаж с 1928 г., образование высшее (Военно-транспортная академия имени Кагановича, 1941);

в 1924—1927 гг. — рабочий Дулёвского фарфорового завода (Орехово-Зуевский район Московской области);

в 1927—1929 гг. — слушатель совпартшколы второй ступени (г. Ногинск Московской области);

в январе — июне 1931 г. — председатель Ликино-Дулёвского горсовета Московской области;

в 1931—1933 гг. — слушатель комвуза (г. Москва);

в 1934—1938 гг. — слушатель Военно-транспортной академии имени Л.М. Кагановича (г. Москва);

в 1938—1940 гг. — комиссар железнодорожной бригады (Дальневосточный край);

в 1941 г. — командир 88-го дорожно-эксплуатационного полка (Юго-Западный фронт);

в 1941—1943 гг. — начальник автодорожного отдела 21-й армии (Юго-Западный, Донской, Воронежский фронты);

в 1943—1944 гг. — начальник Дорожного управления Воронежского и Волховского фронтов;

в 1944—1945 гг. — заместитель начальника Дорожного управления 4-го Украинского фронта;

с ноября 1945 г. — начальник Управления капитального строительства Дальстроя НКВД СССР (г. Магадан);

с 04.04.46 до 03.05.49 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по дорожному строительству;

с 04.10.49 — начальник 1-го стройрайона УИТЛ и строительства Цимлянского гидроузла Главгидроволгодонстроя МВД СССР (Ростовская область);

с 24.12.50 — заместитель начальника Гулькевичского карьерно-строительного района Управления по добыче нерудных материалов Главгидроволгодонстроя МВД СССР (Краснодарский край);

с 09.11.51 — начальник отдела перевозок Главгидроволгодонстроя МВД СССР;

с 18.11.52 — начальник отдела перевозок Главгидроволгобалтстроя МВД СССР;

*Воинское звание:* с 10.08.44 — полковник.

*Награды:*

орден Отечественной войны II степени (1943);

орден Красной Звезды (1944);

орден Отечественной войны I степени (1945).

*ПРУН Александр Георгиевич (Григорьевич)* (1909—1946), партстаж с 1941 г.; с 06.03.42 — начальник Отдела оловодобычи Дальстроя НКВД СССР; с 03.01.43 до 23.01.46 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР по оловодобыче;

*Воинское звание:* с 31.07.43 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден Ленина (01.02.39) (за перевыполнение плана производства по Дальстрою);

орден «Знак Почета» (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Трудового Красного Знамени (17.01.43);

орден Трудового Красного Знамени (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою).

23.01.46 покончил жизнь самоубийством.

*РАПОПОРТ Яков Давыдович* (1898—1962), уроженец г. Рига, еврей, чекстаж с 1918 г., партстаж с 1917 г., образование неполное высшее (учился в Воронежском университете);

с 13.09.18 — следователь, заместитель заведующего и заведующий юридическим отделом, член коллегии и заместитель председателя, уполномоченный по правам партия, начальник административно-организационного отдела Воронежской губЧК;

с 28.05.24 — особоуполномоченный 2-го отдела ЭКУ ОГПУ;

с 15.05.25 — помощник начальника 2-го отдела ЭКУ ОГПУ;

с 01.06.26 — начальник 4-го отдела ЭКУ ОГПУ;

с 16.07.30 — начальник производственно-экономического отдела и помощник начальника УЛАГа ОГПУ;

с 10.06.32 — заместитель начальника ГУЛАГа ОГПУ;

с 16.11.31 — заместитель начальника Беломорстроя ОГПУ (по совместительству);

с 31.10.32 — заместитель начальника строительства канала Москва — Волга ОГПУ;

с 11.02.33 — начальник Дмитлага ОГПУ (по совместительству);

с 23.08.33 — начальник Беломорскобалтийского комбината ОГПУ;

с 16.09.35 — начальник строительства Рыбинского и Углинского гидроузлов НКВД;

с 07.12.35 — начальник Волжского ИТЛ НКВД;

с 13.09.40 — начальник Главгидростроя НКВД СССР;

с 23.08.41 — первый заместитель начальника ГУОБР НКВД СССР (по совместительству);

с 24.10.41 — заместитель начальника Главпромстроя НКВД СССР;

с 27.01.42 — начальник Тагилстроя НКВД СССР;

с 29.04.44 — начальник Челябинметаллургстроя НКВД СССР;

с 10.10.44 — начальник лагеря НКВД № 68 для военнопленных (по совместительству);

с 11.10.46 — начальник стройуправления № 859 МВД (г. Кыштым Челябинской области);

с 10.11.47 — начальник Главгидростроя МВД СССР;

- с 14.01.49 — начальник Волгодонстроя МВД (по совместительству);
- с 05.11.49 — начальник Главгидроволгодонстроя МВД СССР (г. Калач-на-Дону Сталинградской области);
- с 20.06.52 — начальник Главгидроволгобалтстроя МВД СССР (г. Вытегра Вологодской области);
- с 06.04.53 — начальник Главгидроволгобалтстроя Министерства морского и речного флота СССР.

*Специальные и воинские звания:*

- с 05.12.35 — майор государственной безопасности;
- с 11.09.40 — старший майор гб;
- с 22.02.43 — генерал-майор инженерно-технической службы.

*Награды:*

- орден Ленина (04.08.33) (за строительство Беломорканала);
  - орден Ленина (21.02.42) (за строительство оборонительных сооружений);
  - орден Трудового Красного Знамени (29.04.43) (за строительство заводов черной металлургии и авиазаводов);
  - орден Трудового Красного Знамени (14.07.44) (за Волгострой);
  - орден Красного Знамени (03.11.44) (за выслугу лет);
  - орден Ленина (16.05.45) (за строительство заводов черной и цветной металлургии);
  - орден Ленина (30.04.46) (за выслугу лет);
  - орден Ленина (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).
- Умер 01.07.62. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

*РОЖДЕСТВЕНСКИЙ Владимир Иванович* (1900—?), уроженец г. Сестрорецк Ленинградской области, б/п, чекстаж с 1939 г., образование высшее (Ленинградский институт инженеров путей сообщения, 1925).

- с 13.07.42 — главный инженер и начальник производственного отдела управления Волжского железнодорожного ИТЛ НКВД;
- с 26.05.43 — главный инженер управления строительства № 500 НКВД;
- с 21.08.43 — начальник Производственного отдела и заместитель главного инженера ГУЛЖДС НКВД СССР;
- с 19.01.49 — главный инженер ГУЛЖДС МВД СССР;
- 06.04.53 — передан из МВД СССР в МПС СССР.

*Специальные и воинские звания:*

- с 26.12.41 — лейтенант государственной безопасности;
- с 23.07.43 — инженер-майор;
- с 05.09.45 — инженер-полковник.

*Награды:*

- орден Красной Звезды (15.09.43) (за строительство новых железных дорог в районе правобережной Волги Сталинград — Вольск и Ульяновск — Свияжск);
- орден Трудового Красного Знамени (18.05.48) (за строительство новых железных дорог);
- орден Трудового Красного Знамени (27.11.50) (за строительство Печорской железной дороги Кожва — Воркута);
- орден Красной Звезды (22.08.51) (за строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор).

*САЗОНОВ Михаил Иванович* (1903—?), уроженец г. Москва, русский;  
с 28.10.47 до 03.02.50 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам;

19.04.57 — уволен из органов МВД по болезни с должности начальника ОФС МВД РСФСР.

*Воинское звание:* полковник.

*САРКИСЬЯНЦ Георгий Айрапетович* (1904—1964), уроженец г. Баку, армянин, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1925 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1933);

в 1931—1939 гг. — техник, прораб, директор автобазы, начальник строительства дорог городского дорожного отдела Моссовета;

с 11.05.39 — заместитель начальника ГУШОСДОР НКВД СССР;

с 19.12.40 — начальник Вяземлага и строительства автомагистралей Москва — Минск НКВД;

с 14.03.42 — заместитель начальника ГУШОСДОР НКВД СССР;

с 20.12.50 — заместитель начальника Главгидровологдонстроя МВД СССР по нерудным материалам;

с 19.12.51 — и.о. начальника Управления строительства и УИТЛ Волго-Донского соединительного канала МВД;

с 02.05.52 — и.о. начальника Водораздельного района Волгодонстроя МВД;

в 1953—1956 гг. — начальник ГУШОСДОР Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР;

в 1957—1964 гг. — начальник ГУШОСДОР Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

*Воинское звание:* с 18.02.43 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден Красной Звезды (20.10.44) (за строительство шоссейных дорог);

орден Трудового Красного Знамени (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала);

Сталинская премия III степени за 1951 год (12.03.52) (за создание механизированных камнешебеночных заводов большой мощности).

Умер 11.10.1964. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

*СЕМЕНОВ Иван Павлович* (1905—?), уроженец г. Ленинград, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1929 г., образование низшее;

в 1934—1937 гг. — начальник цеха Института прикладной физики (г. Ленинград);

в 1937 г. — заместитель секретаря парткома Ленинградского государственного университета;

в 1937—1938 гг. — инструктор, заместитель заведующего отделом партийных кадров Василеостровского РК ВКП(б) (г. Ленинград);

с мая 1938 г. — первый секретарь Петергофского райкома ВКП(б) (г. Ленинград);

с 01.01.39 — слушатель краткосрочных курсов ЦШ НКВД СССР;

с 17.01.39 — начальник УНКВД Красноярского края;

с 26.02.41 — начальник УНКГБ там же;

- с 31.07.41 — начальник УНКВД там же;
  - с 14.02.47 — первый заместитель начальника Дальстроя МВД СССР (г. Магадан);
  - с 18.06.48 до 01.06.49 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;
  - с 19.08.49 — заместитель начальника строительства Куйбышевской ГЭС МВД по лагерю;
  - с 23.04.51 — заместитель начальника УМВД Челябинской области;
  - с 05.05.51 — начальник ОИТЛ и заместитель начальника УМВД Челябинской области;
  - с 02.06.52 — заместитель начальника Норильского УИТЛ и комбината по особым контингентам;
  - с 01.06.53 — заместитель начальника особого лагеря № 2 («Горный лагерь») МВД СССР (г. Норильск);
  - с 04.01.54 — уволен из органов МВД СССР по болезни.
- Специальные и воинские звания:*
- с 17.01.39 — капитан государственной безопасности;
  - с 30.04.39 — майор государственной безопасности;
  - с 14.02.43 — полковник государственной безопасности;
  - с 29.03.45 — комиссар государственной безопасности;
  - с 09.07.45 — генерал-майор.
- Награды:*
- орден «Знак Почета» (26.04.40) (за выполнение заданий правительства по обеспечению государственной безопасности);
  - орден Трудового Красного Знамени (02.07.42);
  - орден Красной Звезды (04.07.43) (за строительство Норильского комбината НКВД);
  - орден Красного Знамени (30.01.51) (за выслугу лет в органах МВД).

*СЕРЕБРЯКОВ Сергей Григорьевич* (1906—1987), уроженец дер. Полушкино Рузского района Московской области, чекстаж с 1932 г., партстаж с 1940 г., образование неполное высшее (три курса Московского энергетического института);

- с 25.09.32 — уполномоченный, секретарь оперотдела ГИМ ОГПУ;
- с 11.10.33 — секретарь УСО ОГПУ;
- с 10.07.34 — секретарь УСО ГУГБ НКВД СССР;
- с 20.12.38 — начальник 1-го отделения Отдела кадров ГУШОСДОР НКВД СССР;
- с 28.04.41 — заместитель начальника Отдела кадров ГУШОСДОР НКВД СССР;
- с 26.06.42 — помощник начальника ГУШОСДОР НКВД СССР по кадрам;
- с 29.01.46 — заместитель начальника ГУШОСДОР НКВД СССР по кадрам;
- с 03.02.50 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР по кадрам;
- с 15.10.51 — первый заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;
- в 1953—1954 гг. — первый заместитель начальника ГУЖДС МПС СССР;
- с 07.07.54 — заместитель начальника 3-го управления ГУЛАГа МВД СССР;
- с 24.11.54 — начальник отдела контрагентских лагерей ГУЛАГа МВД СССР;
- с 07.06.56 — начальник отдела трудового воспитания и производственного обучения ГУЛАГа МВД СССР;
- с 06.12.56 — начальник УИТК МВД РСФСР;



с 16.12.57 до 23.09.61 — начальник ГУИТК-ГУМЗ МВД РСФСР;  
с 01.11.61 — уволен из органов МВД СССР по возрасту.

*Спецзвания:*

с 05.01.36 — сержант государственной безопасности;  
с 09.07.37 — младший лейтенант государственной безопасности;  
с 27.04.42 — лейтенант государственной безопасности;  
с 20.01.44 — майор государственной безопасности;  
с 03.11.45 — подполковник;  
с 10.07.50 — полковник.

*Награды:*

орден Красной Звезды (20.10.44) (за строительство дорог в годы войны);  
орден Красного Знамени (05.11.54) (за выслугу лет).

*СИГУЛЬ (Сигуля) Владимир Михайлович* (1902—?), уроженец с. Шeverды Черниговской губернии, чекстаж с 1927 г., партстаж с 1927 г., образование низшее;  
с 12.04.41 — заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР по кадрам;  
с июля 1941 г. — слушатель ВШ НКВД СССР;  
в 1941—1944 гг. работал в органах Особых отделов НКВД — ГУКР «Смерш» НКО;

20.01.44 — уволен из органов ГУКР «Смерш» НКО «за невозможностью дальнейшей работы в органах “Смерш”».

*СМОЛБЯНИНОВ Александр Андреевич* (1903—1970), уроженец с. Ковылкино Мордовской АССР, русский, чекстаж с 1942 г., партстаж с 1925 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1930; кандидат технических наук);

с октября 1941 г. — директор ЦНИИ НКПС;

с 31.03.42 — начальник отделения эксплуатации железнодорожного транспорта ГУЛЖДС НКВД СССР;

с 18.07.44 — заместитель начальника отдела эксплуатации железнодорожного транспорта ГУЛЖДС НКВД СССР;

с 29.03.49 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;

с 21.08.51 до 18.03.53 — начальник ГУЛЖДС МВД СССР.

*Воинские звания:*

с 02.04.47 — инженер-капитан;

с 01.10.49 — инженер-подполковник;

с 24.12.51 — инженер-полковник.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (08.04.44) (за строительство Карагандинского угольного разреза);

орден Трудового Красного Знамени (27.11.50) (за строительство железной дороги Кожва — Воркута);

орден Трудового Красного Знамени (22.08.51) (за строительство железной дороги Наушки — Улан-Батор).

*ТИТОВ Николай Федорович* (1900—?), уроженец г. Ленинград, русский, чекстаж с 1923 г., партстаж с 1929 г., образование среднее;

с 28.10.37 — командир 132-го отдельного конвойного батальона;  
с 16.05.41 — заместитель начальника УСВИТЛ Дальстроя НКВД СССР;  
с 10.09.41 — заместитель начальника по охране и режиму и начальник ВОХР УСВИТЛ НКВД;

с 13.03.45 до 27.07.48 — начальник УСВИТЛ и заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР по лагерю;  
с 05.02.49 — командир 2-й дорожно-строительной дивизии ОДСК МВД СССР;  
с 29.12.51 — начальник УИТЛ и Араличевскстроя МВД;  
с 19.09.53 — начальник УИТЛК Управления юстиции Ленинградской области;  
08.08.55 — уволен из органов МВД СССР по болезни.

*Воинские звания:*

с 16.04.38 — майор;  
с 15.07.39 — полковник;  
с 02.03.45 — генерал-майор.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (09.08.37) (за спортивные достижения — заслуженный мастер стрелкового спорта);  
орден Трудового Красного Знамени (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);  
орден Отечественной войны II степени (29.12.44) (за работу ВОХР ГУЛАГа в годы войны);  
орден Красного Знамени (15.01.45) (за выслугу лет);  
орден Ленина (21.02.45) (за выслугу лет);  
Приказом НКВД СССР № 700 от 17.08.40 объявлена благодарность за спортивные достижения (абсолютный чемпион Всесоюзных стрелковых соревнований).

*ТОПОЛИН Степан Александрович* (1908—1983), уроженец г. Запорожье, чек-стаж с 1938 г., партстаж с 1928 г., образование высшее (Харьковский институт инженеров транспорта, 1928);

с 01.01.39 — слушатель краткосрочных курсов ЦШ НКВД СССР;  
с 27.01.39 — заместитель начальника УНКВД Алтайского края;  
с 26.02.41 — начальник УНКВД Алтайского края;  
с 18.06.41 — заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР;  
с октября 1943 г. — начальник Ялтинского горотдела НКВД Крымской АССР;  
в 1944—1945 гг. — заместитель начальника УНКВД Крымской области;  
в апреле — июле 1945 гг. — начальник спецобъектов НКВД СССР в Крыму;  
с ноября 1945 г. — заместитель начальника УНКВД Псковской области по оперативным вопросам.

*Специзвания:*

с 29.03.41 — капитан государственной безопасности;  
с 05.11.45 — полковник.

*ФИЛМОНОВ Николай Александрович* (р. 1894), уроженец г. Ставрополь;  
с 01.01.50 — заместитель главного инженера Главгидроволгодонстроя МВД СССР;

с 13.08.52 — главный инженер и заместитель начальника Главгидроволгобалтстроя МВД СССР;

с 06.04.53 — передан из МВД СССР в Министерство морского и речного флота СССР.

*Воинское звание:* с 18.11.49 — инженер-полковник.

*Награда:* Герой Социалистического Труда (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).

*ФРЕНКЕЛЬ Нафталий Аронович* (1883—1960), уроженец г. Москва, еврей, чекстаж с 1927 г., беспартийный, образование среднее-техническое (строительный техникум в Германии, 1904). В 1923 г. осужден на 10 лет лагерей по ст. 98 УК Украинской ССР (превышение власти) и ст. 188 (вымогательство), в 1927 г. освобожден, в 1932 г. судимость снята;

с 27.05.27 — начальник экономической части УСЛОН ОГПУ;

с 01.07.30 — старший консультант производственно-экономического отдела УЛАГа ОГПУ;

с 03.01.31 — руководитель производственной группы ГУЛАГа ОГПУ;

с 16.11.31 — начальник работ и помощник главного инженера Беломорстроя;

с 17.08.33 — начальник строительства БАМ ОГПУ;

с 15.07.34 — начальник Байкало-Амурского ИТЛ НКВД и начальник строительства БАМ;

с 22.05.38 — начальник УЖДС НКВД на Дальнем Востоке и начальник Амурского железнодорожного лагеря;

с 04.01.40 — начальник ГУЖДС и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;

с 26.02.41 до 28.04.47 — начальник ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР.

*Воинские звания:*

с 13.09.37 — дивизионный интендант;

с 28.03.39 — корпусной инженер;

с 22.02.43 — генерал-майор инженерно-технической службы;

с 29.10.43 — генерал-лейтенант инженерно-технической службы.

*Награды:*

орден Ленина (04.08.33) (за строительство Беломорканала);

орден Ленина (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке);

орден Ленина (15.09.43) (за строительство Северо-Печорской железной дороги Воркута — Котлас — Коноша);

орден Красной Звезды (03.11.44) (за выслугу лет);

орден Трудового Красного Знамени (18.05.48) (за строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань).

Умер 03.03.1960.

*ХОДЫРЕВ Аркадий Александрович* (1890—?), уроженец завода Мотовилиха Пермской области, чекстаж с 1920 г., партстаж с 1919 г.,

с 10.08.33 — начальник 2-го отдела ГУПОиВ ОГПУ;

с 03.03.34 — заместитель начальника УПВО ПП ОГПУ по Средней Азии;

с 21.12.37 — заместитель начальника Дальстроя;

с 08.06.38 — заместитель начальника Дальстроя НКВД СССР.

*Воинское звание:* комбриг.

*Награда:* орден Трудового Красного Знамени (01.02.39) (за перевыполнение плана производства по Дальстрою).

*ХОМЧИК Михаил Иванович* (1902—?), уроженец дер. Соколовка Барановичской области, белорус, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1920 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1929);

в 1939—1940 гг. — главный инженер экспедиции БАМпроекта НКВД (г. Комсомольск);

в 1941—1942 гг. — начальник района 13-го полевого строительства (Северо-Западный фронт);

в 1942—1943 гг. — заместитель начальника Южного района Приволжской экспедиции строительства НКВД Сталинград — Саратов;

в 1943—1944 гг. — главный инженер Сихотэ-Алиньской экспедиции Желдорпроекта ГУЛЖДС НКВД СССР (г. Комсомольск);

в 1944—1946 гг. — заместитель начальника Перевального ИТЛ строительства № 500 НКВД (г. Комсомольск);

в 1947—1949 гг. — заместитель начальника Желдорпроекта ГУЛЖДС МВД СССР по административно-хозяйственной части;

с 26.05.49 — заместитель начальника ГУЛЖДС МВД СССР;

06.04.53 — передан из МВД СССР в МПС СССР.

*Воинские звания:*

с 23.09.47 — инженер-капитан;

с 01.10.49 — инженер-подполковник.

*ХУДЯКОВ Павел Васильевич* (1904—1949), уроженец с. Козыревка Курской области;

с 27.02.39 — начальник финансового отдела и заместитель начальника УЖДС НКВД на Дальнем Востоке;

с 16.01.40 — заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР;

04.01.45 — освобожден от должности заместителя начальника ГУЛЖДС НКВД СССР и откомандирован на должность заместителя начальника лаборатории № 2 Академии наук СССР;

*Воинские звания:*

с 05.03.39 — интендант 1-го ранга;

с 23.03.43 — подполковник интендантской службы;

с 16.08.45 — полковник интендантской службы.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (20.07.40) (за строительство железных дорог на Дальнем Востоке);

орден Трудового Красного Знамени (15.09.43) (за строительство железных дорог в районе правобережной Волги Сталинград — Вольск и Ульяновск — Свижажск);

Умер 18.06.49.

*ЦАРЕГРАДСКИЙ Валентин Александрович* (1902—?), уроженец с. Никольское Куйбышевской области, чекстаж с 1933 г., партстаж с 1940 г.;

с 25.11.40 — начальник Геолого-разведочного управления Дальстроя НКВД СССР;

с 12.01.48 — начальник Геолого-разведочного управления и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по геологоразведке;

06.04.53 — передан из МВД СССР в Министерство металлургической промышленности СССР.

*Воинские звания:*

с 31.07.43 — инженер-полковник;

с 02.03.45 — генерал-майор инженерно-технической службы.

*Награды:*

орден Трудового Красного Знамени (22.03.35) (за перевыполнение плана добычи золота в Колымском районе);

орден «Знак Почета» (01.02.39) (за перевыполнение плана производства по Дальстрою);

орден Ленина (11.01.41) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

орден Трудового Красного Знамени (17.01.43) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

Герой Социалистического Труда (20.01.44) (за выполнение планов добычи золота в годы войны);

орден Красной Звезды (24.02.45) (за выполнение плана производства по Дальстрою);

Сталинская премия за 1943—1944 годы (26.01.46) (за открытие и исследование новых месторождений золота на северо-востоке СССР).

*ЧЕШОКОВ Сергей Андреевич* (1903—?), уроженец г. Тбилиси, русский, чек-стаж с 1940 г., партстаж с 1924 г., образование высшее (Московский институт инженеров транспорта, 1935);

в 1935—1938 гг. — заместитель декана Московского института инженеров транспорта;

в 1938—1940 гг. — заведующий сектором ЦК ВКП(б);

с 16.01.40 — заместитель начальника ГУЖДС НКВД СССР;

с 25.12.40 — врио начальника Печорлага НКВД СССР;

30.04.41 — отозван в распоряжение Отдела кадров НКВД СССР;

с 27.06.41 — заместитель начальника Отдела кадров УНКВД г. Москвы и Московской области;

30.11.41 — уволен из органов НКВД СССР «за невозможностью использования на работе в НКВД».

*Спецзвание:* с 22.04.40 — майор государственной безопасности.

*ЧУГУЕВ Юрий Вениаминович* (р. 1910), уроженец г. Андижан Узбекской ССР, русский, чекстаж с 1946 г., партстаж с 1931 г., образование среднее;

в 1936—1938 гг. — директор Бухтарлинского управления треста «Алтайзолото» (Заряновский район Восточно-Казахстанской области);

в 1938—1939 гг. — директор Невьянского управления треста «Уралзолото» (г. Невьянск Свердловской области);

в 1939—1940 гг. — слушатель курсов руководящих работников Наркомата цветной металлургии СССР (г. Москва);

в 1940—1942 гг. — управляющий трестом «Каззолото» (г. Степняк Акмолинской области);

в 1942—1944 гг. — заместитель начальника Главзолота Наркомата цветной металлургии СССР (г. Москва);

в 1944—1946 гг. — заместитель начальника Главзолота и управляющий трестом «Лензолото» (г. Бодайбо Иркутской области);  
с 03.09.46 — управляющий трестом «Лензолото» СГУ МВД СССР и начальник Бодайбинского УИТЛ МВД (г. Бодайбо Иркутской области);  
с 27.03.52 — заместитель начальника Дальстроя МВД СССР по общим вопросам (г. Магадан).  
*Воинское звание:* с 07.06.47 — инженер-подполковник.  
*Награды:* орден Трудового Красного Знамени (1942) и орден Ленина (1946).

*ШЕМЕНА Семен Иванович* (1903—?), уроженец с. Новая Осота Кневской области, украинец, чекстаж с 1922 г., партстаж с 1930 г., образование среднее специальное (строительный техникум);

в 1931—1932 гг. — начальник ОО ОГПУ корпуса (г. Житомир);  
в 1933—1938 гг. — начальник отделения ИНО ГУГБ НКВД СССР;  
с 14.11.37 — уволен в запас НКВД;  
с 10.05.38 — врид начальника Северного железнодорожного ИТЛ НКВД (п. Княж-Погост Коми АССР);  
с 11.01.45 — заместитель начальника ГУПВИ НКВД СССР;  
с 20.02.45 — начальник 2-го управления (по делам интернированных и мобилизованных) и заместитель начальника ГУПВИ НКВД СССР;  
с 08.03.46 — начальник УНКВД Одесской области;  
с 12.01.48 — начальник Западного ГПУ Дальстроя МВД СССР;  
с 24.09.51 до 22.10.52 — начальник 1-го управления (по урану) и заместитель начальника Дальстроя МВД СССР;  
с 21.11.52 — начальник УИТЛ и строительства железной дороги Красноярск — Енисейск МВД;  
с 22.10.53 — заместитель начальника Воронинского УИТЛ и строительства № 601 (г. Томск);  
с 17.09.54 — начальник Красногорского УИТЛ и строительства № 514 МВД (г. Свердловск);  
с 29.09.55 — уволен из органов МВД СССР по болезни.

*Специальные и воинские звания:*

с 03.11.36 — капитан государственной безопасности;  
с 15.04.43 — полковник государственной безопасности;  
с 11.01.45 — комиссар государственной безопасности;  
с 09.07.45 — генерал-майор.

*Награды:*

орден «Знак Почета» (28.11.41) (за строительство оборонительных сооружений);  
орден Ленина (15.09.43) (за строительство Печорской железной дороги Воркута — Котлас — Коноша);  
орден Красного Знамени (03.11.44) (за выслугу лет).

*ШЁЛКОВ Михаил Степанович* (1908—1986), уроженец имения Рудня Полоцкого округа Белоруссии, белорус, чекстаж с 1937 г., партстаж с 1929 г., образование высшее (Московский горный институт, 1935);

в 1934—1937 гг. — работал на Метрострое (г. Москва);

- с 01.09.37 — начальник отделения Горного отдела ГУЛАГа НКВД СССР;  
с 17.08.38 — врио начальника Горного отдела ГУЛАГа НКВД СССР;  
с 02.02.39 — начальник Горного отдела ГУЛАГа НКВД СССР;  
с 13.06.39 — начальник Отдела топливной промышленности и заместитель начальника ГУЛАГа НКВД СССР;  
с 17.08.40 — заместитель начальника Управления топливной промышленности ГУЛАГа НКВД СССР;  
с 22.05.41 — главный инженер и заместитель начальника Управления лагерей топливной промышленности НКВД СССР;  
с 07.07.41 — начальник Отдела капитального строительства ГУЛГМП НКВД СССР;  
с 30.10.41 — заместитель начальника ГУЛЖДС НКВД СССР по топливным предприятиям;  
с 13.08.42 — первый заместитель начальника Ухто-Ижемского ИТЛ НКВД;  
с 28.04.43 — начальник Московской конторы Норильского комбината НКВД;  
с 30.12.43 до 12.12.44 — начальник Отдела топливных предприятий и заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР;  
с 12.12.44 — заместитель начальника ГУЛГМП НКВД СССР;  
с 07.04.48 — начальник 5-го спецотдела (по работе Дальстроя) МВД СССР;  
с 11.04.50 — начальник Спецуправления (по работе Дальстроя) МВД СССР;  
с 05.03.52 — начальника Горного управления (Управление «Р») и заместитель начальника Главпромстроя МВД СССР;  
в 1953—1954 гг. — начальник Отдела «Р» строительного управления 1-го Главного управления при СМ СССР — Министерства среднего машиностроения СССР;  
с 19.05.54 — начальник Управления «Р» Главпромстроя МВД СССР;  
с 05.03.55 — начальник 4-го производственного управления Главпромстроя МВД СССР;  
с 15.07.57 — начальник 4-го управления и заместитель начальника 1-го Главного управления Министерства среднего машиностроения СССР;  
с мая 1958 г. — заместитель начальника Центрального управления Спецстроительства Министерства обороны СССР;  
с июня 1966 г. — начальник подотдела Госплана РСФСР;  
с апреля 1979 г. — на пенсии.
- Специальные и воинские звания:*  
с 22.04.40 — капитан государственной безопасности;  
с 06.03.45 — инженер-полковник.
- Награды:*  
орден «Знак Почета» (15.09.43) (за освоение Печорского угольного бассейна);  
орден Трудового Красного Знамени (13.12.44) (за освоение Ухтинского района);  
Умер в ноябре 1986 г.

*ЮДИН Михаил Федорович* (1907—1980), уроженец Дугненского завода Калужской области, чекстаж с 1939 г., партстаж с 1927 г., образование среднетехническое (Калужский строительный техникум, 1932);

в 1933—1938 гг. — прораб, старший инженер, начальник отдела капитального строительства, секретарь парторганизации Управления Ленинской железной дороги (г. Москва);

- с 11.05.39 — помощник начальника ГУШОСДОР НКВД СССР по кадрам;
  - с 27.03.41 — заместитель начальника ГУАС НКВД СССР по кадрам;
  - с 20.08.42 — заместитель начальника ГУАС НКВД СССР;
  - с декабря 1946 г. — начальник Отдела кадров Министерства по строительству топливных предприятий СССР;
  - с июля 1947 г. — начальник Управления рабочих кадров Главнефтегазстроя при СМ СССР;
  - с 21.02.49 — заместитель начальника Главгидростроя МВД СССР;
  - с 09.02.50 — заместитель начальника Главгидроволгодонстроя МВД СССР по материально-техническому снабжению;
  - с 18.11.52 — заместитель начальника Главгидроволгобалтстроя МВД СССР по материально-техническому снабжению;
  - с 06.05.53 — начальник производственно-планового отдела ХОЗУ МВД СССР;
  - с 15.04.54 — заместитель начальника УМВД Московской области;
  - с 05.02.57 — заместитель начальника УВД Московской области;
  - с февраля 1970 г. — на пенсии.
- Специальные и воинские звания:*
- с 26.05.42 — старший лейтенант государственной безопасности;
  - с 04.02.44 — подполковник государственной безопасности;
  - с 06.11.44 — полковник государственной безопасности.
- Награды:*
- орден Красной Звезды (03.07.43) (за строительство аэродромов);
  - орден Ленина (19.09.52) (за строительство Волго-Донского канала).



## ДВИЖЕНИЕ ЗАКЛЮЧЕННЫХ В ЛАГЕРЯХ НА «СТАЛИНСКИХ СТРОЙКАХ» (СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ)

В рассматриваемый период (1931—1953) строительством железных дорог и каналов и освоением Колымы в той или иной мере занимались более 80 лагерей ОГПУ-НКВД-МВД СССР. Мы приводим данные о тех из них, которые участвовали в «великих сталинских стройках» (каналы: Беломорско-Балтийский, Москва — Волга и Волго-Донской; железные дороги: БАМ, Северо-Печорская магистраль, Наушки — Улан-Батор, Комсомольск — Советская Гавань, Комсомольск — Победино на Сахалине, Чум — Салехард — Игарка), а также о лагерях Дальстроя.

Состояние выявленных источников позволяет дать исчерпывающую статистику по отдельным ИТЛ начиная с 1 января 1939 г. До этого времени полные данные имеются только о численности на первое число каждого квартала и данные о смертности. Лишь для Северо-Восточного ИТЛ имеются данные и о количестве освобожденных.

Для лагерей, организованных до 1 января 1939 г., будут приводиться только эти цифры. Данные о смертности приводятся, как правило, по данным санитарных отделов (САНО). Для колымских лагерей — по данным отдела учета и распределения заключенных (ОУР-УРО), так как в центр данные санитарного отдела Дальстроя до 1944 г. не поступали.

Данные о движении заключенных в ИТЛ поступали в ГУЛАГ с разной периодичностью: от ежеквартальной отчетности в 1939—1944 гг., до ежелеквальной в послевоенные годы. Формы отчетности на протяжении всего рассматриваемого периода изменялись незначительно. В ней содержались следующие данные:

численность на начало отчетного периода;

количество прибывших за отчетный период — в том числе: из лагерей, из ИТК и тюрем, из прочих мест, из бегов, прочие;

количество убывших за отчетный период — в том числе: в лагерь, в ИТК и тюрьмы, освобожденных, умерших, бежавших, прочие.

Дается лишь общее количество прибывших и убывших, а также число освобожденных, умерших и бежавших. Сведения о перебросках внутри системы опускаются.

По колымским лагерям приводятся сведения лишь по Севвостлагу и особому лагерю № 5 МВД «Береговому». С учетом всех лагерей Дальстроя численность умерших на Колыме в 1932—1953 гг. составляет 129 608 человек, а освобожденных — 502 852 человек (с учетом 2642 освобожденных из особого лагеря № 5 МВД в 1954 г.).

Статистические данные приводятся по 1953 г. включительно.

**Беломорско-Балтийский ИТЛ**

Образован 16 ноября 1931 г. приказом ОГПУ № 667/359 на базе Соловецкого ИТЛ.

Расформирован 18 сентября 1941 г. приказом НКВД № 0418.

Численность: 1.01.32 — 64 400, 1.04.32 — 80 200, 1.07.32 — 122 800, 1.10.32 — 125 000, 1.01.33 — 107 900, 1.04.33 — 119 660, 1.07.33 — 66 971, 1.10.33 — 41 428, 1.01.34 — 70 375, 1.04.34 — 68 003, 1.07.34 — 61 211, 1.10.34 — 58 632, 1.01.35 — 66 418, 1.04.35 — 74 715, 1.07.35 — 77 404, 1.10.35 — 80 558, 1.01.36 — 90 210, 1.04.36 — 74 900, 1.07.36 — 44 045, 1.10.36 — 36 796, 1.01.37 — 58 965, 1.04.37 — 61 918, 1.07.37 — 59 071, 1.10.37 — 68 050, 1.01.38 — 79 882, 1.04.38 — 83 810, 1.07.38 — 77 278, 1.10.38 — 79 232, 1.01.39 — 86 567, 1.04.39 — 84 772, 1.07.39 — 77 025, 1.10.39 — 76 408, 1.01.40 — 76 863, 1.04.40 — 55 651, 1.07.40 — 51 042, 1.10.40 — 52 723, 1.01.41 — 71 269, 1.04.41 — 73 194, 1.07.41 — 67 673.

Смертность: 1931 — 1438 (2,24%); 1932 — 2010 (2,03%); 1933 — 8870 (10,56%); 1934 — 1636 (2,62%); 1935 — 1362; 1936 — 1298; 1937 — 2271 (3,50%); 1938 — 3945; 1940 — 2139; 1941 — 1888. Всего за время существования лагеря умерло 29 819 человек.

**Дмитлаг**

Образован 14 сентября 1932 г. приказом ОГПУ № 889/с.

Расформирован 31 января 1938 г. приказом НКВД № 013.

Численность: 1.01.33 — 10 400, 1.04.33 — 39 328, 1.07.33 — 53 116, 1.10.33 — 86 914, 1.01.34 — 88 534, 1.04.34 — 118 155, 1.07.34 — 162 845, 1.10.34 — 188 311, 1.01.35 — 192 229, 1.04.35 — 195 648, 1.07.35 — 182 633, 1.10.35 — 189 882, 1.01.36 — 192 034, 1.04.36 — 175 629, 1.07.36 — 180 390, 1.10.36 — 183 414, 1.01.37 — 146 920, 1.04.37 — 147 695, 1.07.37 — 74 893, 1.10.37 — 29 660, 1.01.38 — 16 068.

Смертность: 1933 — 8873, 1934 — 6041, 1935 — 4349, 1936 — 2472, 1937 — 1068, 1938 — 39. Всего за время существования лагеря умерло 22 842 человека.

**ИТЛ и строительство Волго-Донского водного пути  
(Волгодонстрой)**

Организован 11 марта 1948 г. приказом МВД СССР № 0148.

Первые заключенные поступили в апреле 1948 г.

Расформирован 14 января 1949 г.

Численность: 1.07.48 — 1343, 1.10.48 — 7367, 10.01.49 — 13 942.

Прибыло — 14 840, убыло — 14 840, в том числе освобождено — 294, умерло — 28, бежало — 79.

**Калачевский ИТЛ**

Организован 14 января 1949 г.

Расформирован 29 апреля 1953 г.

Численность: 1.04.49 — 10 240, 1.07.49 — 11 236, 1.10.49 — 18 895, 1.01.50 —

20 435, 1.04.50 — 21 215, 1.07.50 — 24 356, 1.10.50 — 23 240, 1.01.51 — 23 821, 1.01.52 — 59 114, 1.01.53 — 12 589, 1.04.53 — 8608.

Поступило — 108 019, убыло — 108 009, в том числе освобождено — 46 707, умерло — 778, бежало — 301.

### Варнавский ИТЛ

Организован 28 февраля 1949 г.

Расформирован 29 апреля 1953 г.

Численность: 1.07.49 — 3341, 1.01.50 — 5148, 1.01.51 — 6095, 1.01.52 — 6264, 1.01.53 — 4841, 1.04.53 — 5282.

Движение заключенных:

1949 г.: прибыло — 6030, убыло — 882, освобождено — 332, умерло — 21, бежало — 48.

1950 г.: прибыло — 2760, убыло — 1813, освобождено — 1063, умерло — 38, бежало — 19.

1951 г.: прибыло — 1963, убыло — 1794, освобождено — 1244, умерло — 46, бежало — 7.

1952 г.: прибыло — 1088, убыло — 2511, освобождено — 1874, умерло — 24, бежало — 5.

1953 г.: прибыло — 863, убыло — 5704, освобождено — 3017, умерло — 14, бежало — нет.

### Мартыновский ИТЛ

Организован 24 августа 1949 г. приказом МВД СССР № 00811.

Расформирован 4 августа 1952 г. приказом МВД СССР № 0916.

Численность: 1.10.49 — 51, 1.01.50 — 954, 1.01.51 — 4354, 1.01.52 — 5515, 1.07.52 — 6588.

Движение заключенных:

1949 г.: прибыло — 1059, убыло — 105, освобождено — 51, умерло —?, бежало — 1.

1950 г.: прибыло — 4525, убыло — 1115, освобождено — 452, умерло — 20, бежало — 11.

1951 г.: прибыло — 3308, убыло — 2147, освобождено — 1163, умерло — 27, бежало — 12.

1952 г.: прибыло — 2381, убыло — 7896, освобождено — 1258, умерло — 14, бежало — 2.

### Цимлянский ИТЛ

Организован в январе — феврале 1949 г.

Расформирован 5 октября 1953 г.

Численность: 1.10.49 — 4764, 1.01.50 — 15 829, 1.01.51 — 32 308, 1.01.52 — 47 285, 1.01.53 — 23 607, 1.10.53 — 4853.

## Движение заключенных:

1949 г.: прибыло — 19 185, убыло — 3365, освобождено — 1326, умерло — 35, бежало — 112.

1950 г.: прибыло — 21 446, убыло — 4967, освобождено — 2029, умерло — 156, бежало — 282.

1951 г.: прибыло — 34 059, убыло — 19 082, освобождено — 9093, умерло — 272, бежало — 209.

1952 г.: прибыло — 49 571, убыло — 49 571, освобождено — 23 135, умерло — 247, бежало — 29.

1953 г.: прибыло — 3301, убыло — 26 908, освобождено — 21 454, умерло — 46, бежало — 6.

## Байкало-Амурский ИТЛ

Организован приказом №1020с ОГПУ от 10 ноября 1932 г.

Расформирован приказом № 0100 НКВД СССР от 20 мая 1938 г.

Численность заключенных: 1.01.33 — 3800, 1.04.33 — 23 856, 1.07.33 — 42 697, 1.10.33 — 56 980, 1.01.34 — 62 130, 1.04.34 — 87 931, 1.07.34 — 104 879, 1.10.34 — 143 918, 1.01.35 — 153 547, 1.04.35 — 146 724, 1.07.35 — 164 262, 1.10.35 — 185 943, 1.01.36 — 180 067, 1.04.36 — 163 539, 1.07.36 — 169 001, 1.10.36 — 147 360, 1.01.37 — 127 483, 1.04.37 — 116 078, 1.07.37 — 152 880, 1.10.37 — 156 201, 1.01.38 — 200 907, 1.04.38 — 268 637.

Смертность: 1933 — 4774 (12,65%); 1934 — 5788 (5,19%); 1935 — 6952 (4,27%); 1936 — 3372 (2,11%); 1937 — 2306 (1,35%); 1938 — 7272 (2,95%).

Бежало: 1934 — 10 102, 1935 — 14 241, 1936 — 12 537, 1937 — 9030, 1938 — 6585.

## Амурский железнодорожный ИТЛ

Организован приказом № 0100 от 20 мая 1938 г.

Расформирован приказом № 043 от 30 января 1941 г.

Численность заключенных: 1.07.38 — 133 611, 1.10.38 — 125 313, 1.01.39 — 108 182, 1.04.39 — 86 297, 1.07.39 — 90 421, 1.10.39 — 93 848, 1.01.40 — 88 567, 1.07.40 — 93 405, 1.10.40 — 75 461, 1.01.41 — 50 040.

Умерло во II полугодии 1938 г. — 2725 (2,2%).

Движение заключенных:

1938 г.: прибыло — 150 723, убыло — 42 541, в том числе освобождено — 12 071, умерло — 2725, бежало — ?

1939 г.: прибыло — 34 714, убыло — 54 329, в том числе освобождено — 25 199, умерло — 2577 (2,67%), бежало — 902.

1940 г.: прибыло — 57 538, убыло — 97 385, в том числе освобождено — 31 523, умерло — 2207 (2,23%), бежало — 480.

1941 г.: прибыло — 654, убыло — 50 694, в том числе освобождено — 3520, умерло — 133 (0,21%), бежало — 20.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 243 629, убыло — 243 629, в том числе освобождено — 72 313, умерло — 7642, бежало — 1302.

### Бурейский ИТЛ

Организован приказом № 0100.

Расформирован приказом № 0363 от 8 сентября 1942 г.

Численность заключенных: на 1.10.38 — 40 224, 1.01.39 — 46 579, 1.04.39 — 45 803, 1.07.39 — 43 714, 1.10.39 — 35 976, 1.01.40 — 40 054, 1.04.40 — 39 434, 1.07.40 — 37 523, 1.10.40 — 34 863, 1.01.41 — 34 428, 1.04.41 — 85735, 1.07.41 — 97 354, 1.10.41 — 93 179, 1.01.42 — 62 336, 1.04.42 — 54 334, 1.07.42 — 48 445.

Умерло во II полугодии 1938 — 1726 (2,07%).

Движение заключенных:

1939 г.: прибыло — 11 206, убыло — 17 741, в том числе освобождено — 4995, умерло — 2052 (3,68%), бежало — 265.

1940 г.: прибыло — 8330, убыло — 13 955, в том числе освобождено — 7117, умерло — 1088 (2,39%), бежало — 164.

1941 г.: прибыло — 80 144, убыло — 52 236, в том числе освобождено — 17 249, умерло — 1999 (1,95%), бежало — 218.

1942 г. прибыло — 10 468, убыло — 72 804, в том числе освобождено — 24 408, умерло — 2882 (5,17%), бежало — 104.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 160 310, убыло — 160 310, в том числе освобождено — 35 189, умерло — 9747, бежало — 751.

### Восточный железнодорожный ИТЛ

Организован Приказом № 0100 от 20 мая 1938 г.

Расформирован Приказом № 0014 от 4 января 1940 г.

Численность заключенных: 1.10.38 — 12 908, 1.01.39 — 16 042, 1.04.39 — 13 909, 1.07.39 — 22 434, 1.10.39 — 20 783, 1.01.40 — 22 487.

Умерло во II полугодии 1938 — 672 (2,42%).

Движение заключенных:

1939 г.: прибыло — 15 052, убыло — 8607, в том числе освобождено — 1964, умерло — 1480, бежало — 252.

1940 г.: прибыло — 7, убыло — 22 494, в том числе освобождено — 182, умерло — 60, бежало — ?

### Западный железнодорожный ИТЛ

Организован приказом № 0100 от 22 мая 1938 г.

Расформирован приказом № 0014 от 4 января 1940 г.

Численность заключенных: 1.10.38 — 15 643, 1.01.39 — 16 943, 1.04.39 — 13 753, 1.07.39 — 13 733, 1.10.39 — 1786, 1.01.40 — 1732.

Умерло в 1938 — 404 (2,5%).

Движение заключенных:

1939 г.: прибыло — 316, убыло — 15 527, в том числе освобождено — 2046, умерло — 237 (3,46%), бежало — 68.

1940 г.: прибыло — 5, убыло — 1737, в том числе освобождено — 19, умерло — 6, бежало — 2.

**Юго-Восточный ИТЛ**

Организован приказом № 0100 от 22 мая 1938 г.

Расформирован приказом № 0014 от 4 января 1940 г.

Численность заключенных: 1.10.38 — 31 116, 1.01.39 — 30 892, 1.04.39 — 26 844, 1.07.39 — 30 807, 1.10.39 — 27 395, 1.01.40 — 26 374.

Умерло в 1938 — 1429 (4,50%).

Движение заключенных:

1939 г.: прибыло — 11 983, убыло — 16 501, в том числе освобождено — 8228, умерло — 888 (3,08%), бежало — 233.

1940 г.: прибыло — 26, убыло — 26 400, в том числе освобождено — 167, умерло — 52, бежало — 6.

**Южный ИТЛ**

Организован приказом № 0100 от 22 мая 1938 г.

Расформирован приказом № 168 от 26 апреля 1943 г.

Численность заключенных: 1.10.38 — 39 772, 1.01.39 — 32 121, 1.04.39 — 26 819, 1.07.39 — 27 058, 1.10.39 — 26 453, 1.01.40 — 25 308, 1.04.40 — 19 311, 1.07.40 — 13 760, 1.10.40 — 9948, 1.01.41 — 7430, 1.04.41 — 9212, 1.07.41 — 12 558, 1.10.41 — 9032, 1.01.42 — 9753, 1.04.42 — 7612, 1.07.42 — 5621, 1.10.42 — 8338, 1.01.43 — 10 558, 1.04.43 — 8656.

Умерло во второй половине 1938 — 1151 (3,0%).

Движение заключенных:

1939 г.: прибыло — 5312, убыло — 12 085, в том числе освобождено — 4911, умерло — 509, бежало — 230.

1940 г.: прибыло — 1955, убыло — 19 833, в том числе освобождено — 3333, умерло — 241 (1,01%), бежало — 83.

1941 г.: прибыло — 14 632, убыло — 12 309, в том числе освобождено — 4011, умерло — 245, бежало — 224.

1942 г.: прибыло — 8369, убыло — 7564, в том числе освобождено — 2472, умерло — 2842, бежало 64.

1943 г.: прибыло — 443, убыло — 11 001, в том числе освобождено — 1242, умерло — 2395, бежало — 2.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 72 557, убыло — 72 557, в том числе освобождено — 17 682, умерло — 7383, бежало — 603.

**Восточный ИТЛ в составе строительства № 500**

Организован приказом НКВД № 00894 от 26 мая 1943 г. на базе ИТЛ строительства 263.

Расформирован приказом МВД № 025 от 19 января 1947 г.

Численность заключенных: 1.07.40 — 2157, 1.10.40 — 2490, 1.01.41 — 3405, 1.04.41 — 3284, 1.07.41 — 2933, 1.10.41 — 2780, 1.01.42 — 2961, 1.04.42 — 2605, 1.07.42 — 2102, 1.10.42 — 1969, 1.01.43 — 1713, 1.04.43 — 1404, 1.07.43 — 1204,

1.10.43 — 4711, 1.01.44 — 13 100, 1.04.44 — 12 383, 1.07.44 — 15 563, 1.10.44 — 17 821, 1.01.45 — 20 681, 1.04.45 — 19 751, 1.07.45 — 18 973, 1.10.45 — 12 153, 1.01.46 — 10 310, 1.04.46 — 8280, 1.07.46 — 7274, 1.10.46 — 5270, 1.01.47 — 3122.

Движение заключенных:

1940 г.: прибыло — 3945, убыло — 540, в том числе освобождено — 496, умерло — 6, бежавших нет.

1941 г.: прибыло — 988, убыло — 1432, в том числе освобождено — 1150, умерло — 29, бежавших нет.

1942 г.: прибыло — 396, убыло — 1644, в том числе освобождено — 1496, умерло — 64, бежало — 4.

1943 г.: прибыло — 12 940, убыло — 1553, в том числе освобождено — 1106, умерло — 298, бежало — 15.

1944 г.: прибыло — 12 201, убыло — 4620, в том числе освобождено — 2609, умерло — 578, бежало — 104.

1945 г.: прибыло — 2468, убыло — 12 839, в том числе освобождено — 9408, умерло — 520, бежало — 119.

1946 г.: прибыло — 567, убыло — 7755, в том числе освобождено — 1327, умерло — 110, бежало — 28.

1947 г.: прибыло — 36, убыло — 3158, в том числе освобождено — 96, умерло — 4, бежавших нет.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 33 541, убыло — 33 541, в том числе освобождено — 17 661, умерло — 1609, бежало — 270.

### Перевальный ИТЛ

Организован приказом НКВД № 00595 от 18 мая 1944 г.

Расформирован приказом НКВД № 001133 от 4 октября 1945 г.

Численность заключенных: 1.07.44 — 6994, 1.10.44 — 6976, 1.01.45 — 18 233, 1.04.45 — 21 015, 1.07.45 — 20 302, 1.10.45 — 10 452.

Движение заключенных:

1944 г.: прибыло — 19 002, убыло — 969, в том числе освобождено — 652, умерло — 163, бежало — 45.

1945 г.: прибыло — 11 106, убыло — 29 339, в том числе освобождено — 12 419, умерло — 532, бежало — 33.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 30 108, убыло — 30 108, в том числе освобождено — 13 071, умерло — 695, бежало — 78.

### Нижне-Амурский ИТЛ первого формирования

Организован 13 мая 1939 г.

Расформирован приказом МВД № 00955 от 10 сентября 1947 г.

Численность заключенных: 1.07.39 — 5743, 1.10.39 — 11 580, 1.01.40 — 23 211, 1.04.40 — 67 410, 1.07.40 — 61 523, 1.10.40 — 56 065, 1.01.41 — 50 535, 1.04.41 — 52 879,

1.07.41 — 51 621, 1.10.41 — 58 045, 1.01.42 — 50 992, 1.04.42 — 39 199, 1.07.42 — 34 258, 1.10.42 — 69 449, 1.01.43 — 64 056, 1.04.43 — 50 096, 1.07.43 — 36 099, 1.10.43 — 26 281, 1.01.44 — 33 746, 1.04.44 — 32 603, 1.07.44 — 28 992, 1.10.44 — 27 107, 1.01.45 — 25 221, 1.04.45 — 28 450, 1.07.45 — 24 199, 1.10.45 — 17 862, 1.01.46 — 12 409, 1.04.46 — 10 471, 1.07.46 — 11 270, 1.10.46 — 11 304, 1.01.47 — 7719, 1.04.47 — 8571, 1.07.47 — 7902, 1.10.47 — 5575.

**Движение заключенных:**

1939 г.: прибыло — 24 363, убыло — 1152, в том числе освобождено — 216, умерло — 194 (1,11%), бежало — 172.

1940 г.: прибыло — 57 414, убыло — 30 090, в том числе освобождено — 14 058, умерло — 2550 (4,21%), бежало — 389.

1941 г.: прибыло — 24 642, убыло — 24 185, в том числе освобождено — 14 446, умерло — 2980 (5,64%), бежало — 243.

1942 г.: прибыло — 44 723, убыло — 31 659, в том числе освобождено — 21 849, умерло — 4519 (9,27%), бежало — 104.

1943 г.: прибыло — 22 194, убыло — 52 504, в том числе освобождено — 17 773, умерло — 4877 (11,6%), бежало — 195.

1944 г.: прибыло — 5283, убыло — 13 808, в том числе освобождено — 6707, умерло — 830, бежало — 105.

1945 г.: прибыло — 19 215, убыло — 32 027, в том числе освобождено — 10 236, умерло — 428, бежало — 35.

1946 г.: прибыло — 2911, убыло — 7601, в том числе освобождено — 2317, умерло — 227, бежало — 26.

1947 г.: прибыло — 3427, убыло — 11 146, в том числе освобождено — 2132, умерло — 93, бежало — 12.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 204 202, убыло — 240 202, в том числе освобождено — 89 734, умерло — 16 698, бежало — 1281.

### Северный железнодорожный ИТЛ

Организован приказом НКВД № 090 от 10 мая 1938 г.

Расформирован приказом МВД № 0507 от 24 июля 1950 г.

Численность заключенных: 1.07.38 — 20 803, 1.10.38 — 30 727, 1.01.39 — 29 809, 1.04.39 — 29 628, 1.07.39 — 28 316, 1.10.39 — 27 533, 1.01.40 — 26 548, 1.04.40 — 24 277, 1.07.40 — 47 290, 1.10.40 — 95 749, 1.01.41 — 84 893, 1.04.41 — 73 152, 1.07.41 — 66 926, 1.10.41 — 58 058, 1.01.42 — 53 344, 1.04.42 — 45 575, 1.07.42 — 40 116, 1.10.42 — 33 846, 1.01.43 — 29 741, 1.04.43 — 24 360, 1.07.43 — 18 890, 1.10.43 — 16 246, 1.01.44 — 14 757, 1.04.44 — 13 411, 1.07.44 — 13 045, 1.10.44 — 12 430, 1.01.45 — 11 981, 1.04.45 — 14 731, 1.07.45 — 14 642, 1.10.45 — 13 546, 1.01.46 — 13 388, 1.04.46 — 16 000, 1.07.46 — 15 358, 1.10.46 — 27 045, 1.01.47 — 26 599, 1.04.47 — 28 114, 1.07.47 — 25 113, 1.10.47 — 24 627, 1.01.48 — 23 780, 1.04.48 — 28 735, 1.07.48 — 30 458, 1.10.48 — 28 016, 1.01.49 — 29 210, 1.04.49 — 36 099, 1.07.49 — 33 871, 1.10.49 — 29 526, 1.01.50 — 27 686, 1.04.50 — 26 672, 1.07.50 — 25 826.

**Движение заключенных:**

1938 г.: прибыло — 32 853, убыло — 3044, в том числе освобождено 586, умерло 2344 (8,22%), бежало — 114.



1939 г.: прибыло — 4710, убыло — 7563, в том числе освобождено — 3669, умерло — 2386, бежало — 393.

1940 г.: прибыло — 83 200, убыло — 24 854, в том числе освобождено — 4453, умерло — 2225, бежало — 1694.

1941 г.: прибыло — 12 830, убыло — 44 379, в том числе освобождено — 19 310, умерло — 2775, бежало — 378.

1942 г.: прибыло — 7154, убыло — 30 757, в том числе освобождено — 17 304, умерло — 7290, бежало 302.

1943 г.: прибыло — 2860, убыло — 17 844, в том числе освобождено — 12 395, умерло — 4809, бежало — 49.

1944 г.: прибыло — 2493, убыло — 5219, в том числе освобождено — 3516, умерло — 1294, бежало — 34.

1945 г.: прибыло — 6961, убыло — 5554, в том числе освобождено — 4375, умерло — 612, бежало — 39.

1946 г.: прибыло — 19 060, убыло — 5887, в том числе освобождено — 3880, умерло — 387, бежало — 102.

1947 г.: прибыло — 11 175, убыло — 14 494, в том числе освобождено — 7149, умерло — 907, бежало — 59.

1948 г.: прибыло — 16 475, убыло — 10 545, в том числе освобождено — 6100, умерло — 861, бежало — 49.

1949 г.: прибыло — 9958, убыло — 11 482, в том числе освобождено — 4068, умерло — 399, бежало — 28.

1950 г.: прибыло — 102, убыло — 27 788, в том числе освобождено — 1644, умерло — 166, бежало — 11.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 209 831, убыло — 209 831, в том числе освобождено — 88 449, умерло — 26 450, бежало — 3252.

### Северо-Печорский (Печорский) железнодорожный ИТЛ

Организован приказом НКВД № 00597 от 14 мая 1940 г.

Расформирован приказом МВД № 057 от 24 июля 1950 г.

Численность заключенных: 1.07.40 — 3851, 1.10.40 — 25 486, 1.01.41 — 34 959, 1.04.41 — 51 050, 1.07.41 — 86 294, 1.10.41 — 114 265, 1.01.42 — 102 354, 1.04.42 — 85 144, 1.07.42 — 77 562, 1.10.42 — 65 685, 1.01.43 — 58 825, 1.04.43 — 51 430, 1.07.43 — 42 410, 1.10.43 — 33 115, 1.01.44 — 23 019, 1.04.44 — 23 172, 1.07.44 — 28 586, 1.10.44 — 27 364, 1.01.45 — 28 232, 1.04.45 — 40 284, 1.07.45 — 39 747, 1.10.45 — 35 401, 1.01.46 — 34 667, 1.04.46 — 42 203, 1.07.46 — 51 725, 1.10.46 — 58 000, 1.01.47 — 56 615, 1.04.47 — 55 636, 1.07.47 — 55 956, 1.10.47 — 45 409, 1.01.48 — 45 944, 1.04.48 — 48 540, 1.07.48 — 47 597, 1.10.48 — 42 907, 1.01.49 — 39 823, 1.04.49 — 43 848, 1.07.49 — 42 865, 1.10.49 — 40 698, 1.01.50 — 42 028, 1.04.50 — 36 903, 1.07.50 — 34 907, 1.10.50 — 62 639, 1.01.51 — 59 408, 1.04.51 — 53 202, 1.07.51 — 48 403, 1.10.51 — 45 118, 1.01.52 — 38 926, 1.04.52 — 37 146, 1.07.52 — 44 063, 1.10.52 — 48 737, 1.01.53 — 47 001, 1.04.53 — 43 761, 1.07.53 — 28 809, 1.10.53 — 20 896, 1.01.54 — 23 678.

Движение заключенных:

1940 г.: прибыло — 37 706, убыло — 4747, в том числе освобождено — 354, умерло — 3664, бежало — 266.

1941 г.: прибыло — 99 845, убыло — 32 450, в том числе освобождено — 15 880, умерло — 6504, бежало — 1015.

1942 г.: прибыло — 7810, убыло — 51 348, в том числе освобождено — 35 602, умерло — 8756, бежало — 346.

1943 г.: прибыло — 2256, убыло — 38 062, в том числе освобождено — 20 075, умерло — 9386, бежало — 122.

1944 г.: прибыло — 13 418, убыло — 8205, в том числе освобождено — 4689, умерло — 821, бежало — 46.

1945 г.: прибыло — 27 430, убыло — 20 998, в том числе освобождено — 19 089, умерло — 1170, бежало — 31.

1946 г.: прибыло — 34 560, убыло — 12 612, в том числе освобождено — 6654, умерло — 720, бежало — 60.

1947 г.: прибыло — 23 144, убыло — 33 810, в том числе освобождено — 9653, умерло — 845, бежало — 47.

1948 г.: прибыло — 8208, убыло — 14 334, в том числе освобождено — 9533, умерло — 686, бежало — 16.

1949 г.: прибыло — 10 455, убыло — 8250, в том числе освобождено — 5814, умерло — 399, бежало — 14.

1950 г.: прибыло — 34 467, убыло — 17 087, в том числе освобождено — 7424, умерло — 403, бежало — 44.

1951 г.: прибыло — 461, убыло — 20 943, в том числе освобождено — 7827, умерло — 433, бежало — 11.

1952 г.: прибыло — 16 041, убыло — 4966, в том числе освобождено — 4128, умерло — 323, бежало — 41.

1953 г.: прибыло — 4690, убыло — 28 013, в том числе освобождено — 19 767, умерло — 267, бежало — 12.

Всего за время существования лагеря вплоть до 1953 г.: прибыло — 320 503, убыло — 296 825, в том числе освобождено — 166 484, умерло — 34 377, бежало — 2068.

### Северо-Двинский ИТЛ

Организован приказом НКВД № 001204 от 25 сентября 1940 г.

Расформирован приказом МВД № 349 от 4 сентября 1946 г.

Численность заключенных: 1.01.41 — 15 365, 1.04.41 — 27 533, 1.07.41 — 42 117, 1.10.41 — 29 811, 1.01.42 — 34 425, 1.04.42 — 35 784, 1.07.42 — 31 108, 1.10.42 — 25 655, 1.01.43 — 20 663, 1.04.43 — 16 140, 1.07.43 — 12 887, 1.10.43 — 10 442, 1.01.44 — 9549, 1.04.44 — 8748, 1.07.44 — 7551, 1.10.44 — 7269, 1.01.45 — 7291, 1.04.45 — 8596, 1.07.45 — 8193, 1.10.45 — 5256, 1.01.46 — 5379, 1.04.46 — 7059, 1.07.46 — 10 696.

Движение заключенных:

1940 г.: прибыло — 15 776, убыло — 411, в том числе освобождено — 194, умерло — 45, бежало — 18.

1941 г.: прибыло — 41 764, убыло — 22 704, в том числе освобождено — 16 588, умерло — 2919, бежало — 280.

1942 г.: прибыло — 8931, убыло — 22 693, в том числе освобождено — 11 955, умерло — 5187, бежало — 76.

1943 г.: прибыло — 965, убыло — 12 039, в том числе освобождено — 8545, умерло — 1346, бежало — 21.

1944 г.: прибыло — 1606, убыло — 3864, в том числе освобождено — 2883, умерло — 712, бежало — 11.

1945 г.: прибыло — 3027, убыло — 4939, в том числе освобождено — 4343, умерло — 375, бежало — 4.

1946 г.: прибыло — 7101, убыло — 12 486, в том числе освобождено — 1254, умерло — 160, бежало — 4.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 79 170, убыло — 79 170, в том числе освобождено — 45 762, умерло — 10 744, бежало — 414.

### Строительство № 501 (Северное управление лагерей железнодорожного строительства) — Обский ИТЛ

Организован приказом МВД № 00457 от 28 апреля 1947 г.

Расформирован приказом МВД № 091 от 12 февраля 1954 г.

Численность заключенных: 1.07.47 — 18 133, 1.10.47 — 34 687, 1.01.48 — 33 501, 1.04.48 — 39 374, 1.07.48 — 51 498, 1.10.48 — 51 618, 1.01.49 — 51 363, 1.04.49 — 43 548, 1.07.49 — 43 425, 1.10.49 — 43 630, 1.01.50 — 41 203, 1.04.50 — 41 712, 1.07.50 — 45 619, 1.10.50 — 44 544, 1.01.51 — 41 718, 1.04.51 — 39 347, 1.07.51 — 31 631, 1.10.51 — 13 462, 1.01.52 — 13 499, 1.04.52 — 16 503, 1.07.52 — 19 317, 1.10.52 — 20 880, 1.01.53 — 29 049, 1.04.53 — 24 732, 1.07.53 — 5701, 1.10.53 — 9247, 1.01.54 — 12 725.

Движение заключенных:

1947 г.: прибыло — 45 702, убыло — 12 201, в том числе освобождено — 2206, умерло — 178, бежало — 26.

1948 г.: прибыло — 30 338, убыло — 14 476, в том числе освобождено — 9015, умерло — 589, бежало — 287.

1949 г.: прибыло — 10 303, убыло — 20 463, в том числе освобождено — 6773, умерло — 465, бежало — 36.

1950 г.: прибыло — 11 889, убыло — 11 378, в том числе освобождено — 8633, умерло — 626, бежало — 66.

1951 г.: прибыло — 2504, убыло — 30 723, в том числе освобождено — 8654, умерло — 409, бежало — 10.

1952 г.: прибыло — 21 870, убыло — 6320, в том числе освобождено — 5708, умерло — 188, бежало — 4.

1953 г.: прибыло — 10 286, убыло — 26 610, в том числе освобождено — 15 308, умерло — 97, бежало — 4.

1954 г.: прибыло — 186, убыло — 12 911, в том числе освобождено — 204, умерших нет, бежавших нет.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 133 069, убыло — 133 069, в том числе освобождено — 56 506, умерло — 2552, бежало — 433.

**Строительство № 505 ГУЛДЖС**

Организовано приказом МВД № 00955 от 10 сентября 1947 г.

Расформировано приказом МЮ СССР № 0238 от 5 октября 1953 г.

Численность заключенных: 1.01.48 — 8856, 1.04.48 — 13 992, 1.07.48 — 45 549, 1.10.48 — 47 678, 1.01.49 — 46 185, 1.04.49 — 41 612, 1.07.49 — 40 150, 1.10.49 — 37 409, 1.01.50 — 35 652, 1.04.50 — 28 934, 1.07.50 — 28 256, 1.10.50 — 26 508, 1.01.51 — 22 421, 1.04.51 — 24 671, 1.07.51 — 26 811, 1.10.51 — 25 384, 1.01.52 — 22 200, 1.04.52 — 19 548, 1.07.52 — 18 521, 1.10.52 — 16 598, 1.01.53 — 15 953, 1.04.53 — 20 047, 1.07.53 — 6159, 1.10.53 — 5120.

Движение заключенных:

1947 г.: прибыло — 9045, убыло — 189, в том числе освобождено — 9, умерло — 17, бежало — 13.

1948 г.: прибыло — 47 448, убыло — 10 119, в том числе освобождено — 6023, умерло — 389, бежало — 440.

1949 г.: прибыло — 107, убыло — 10 640, в том числе освобождено — 4708, умерло — 219, бежало — 35.

1950 г.: прибыло — 1821, убыло — 15 052, в том числе освобождено — 4933, умерло — 150, бежало — 7.

1951 г.: прибыло — 7079, убыло — 7300, в том числе освобождено — 4203, умерло — 171, бежало — 1.

1952 г.: прибыло — 2549, убыло — 8796, в том числе освобождено — 7042, умерло — 97, бежало — 1.

1953 г.: прибыло — 6522, убыло — 22 475, в том числе освобождено — 17 631, умерло — 28, бежавших нет.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 74 571, убыло — 74 571, в том числе освобождено — 44 549, умерло — 1071, бежало — 497.

**Амурский ИТЛ, Амурское строительство БАМ,  
далее Восточное управление БАМ.**

**В 1948 году переименовано в Нижне-Амурлаг  
второго формирования**

Организован приказом НКВД СССР 001133 от 4 октября 1945 г.

Расформирован в 1954 г.

Численность заключенных: 1.01.46 — 4065, 1.04.46 — 11 511, 1.07.46 — 18 455, 1.10.46 — 18 829, 1.01.47 — 15 658, 1.04.47 — 26 116, 1.07.47 — 25 283, 1.10.47 — 23 264, 1.01.48 — 26 822, 1.04.48 — 44 770, 1.07.48 — 41 854, 1.10.48 — 37 087, 1.01.49 — 33 853, 1.04.49 — 31 443, 1.07.49 — 31 343, 1.10.49 — 30 016, 1.01.50 — 29 253, 1.04.50 — 26 289, 1.07.50 — 24 777, 1.10.50 — 27 982, 1.01.51 — 30 442, 1.04.51 — 26 104, 1.07.51 — 24 279, 1.10.51 — 30 081, 1.01.52 — 32 998, 1.04.52 — 26 659, 1.07.52 — 24 590, 1.10.52 — 31 596, 1.01.53 — 30 689, 1.04.53 — 35 150, 1.07.53 — 19 849, 1.10.53 — 10 847, 1.01.54 — 8995, 1.04.54 — 15 686.

Движение заключенных:

1945 г.: прибыло — 7257, убыло — 3192, в том числе освобождено — 789, умерло — 11, бежало — 1.

1946 г.: прибыло — 26 226, убыло — 10 568, в том числе освобождено — 4393, умерло — 263, бежало — 36.

1947 г.: прибыло — 29 677, убыло — 17 247, в том числе освобождено — 7153, умерло — 846, бежало — 12.

1948 г.: прибыло — 23 838, убыло — 16 807, в том числе освобождено — 8422, умерло — 418, бежало — 69.

1949 г.: прибыло — 4999, убыло — 9599, в том числе освобождено — 5083, умерло — 256, бежало — 29.

1950 г.: прибыло — 10 214, убыло — 8975, в том числе освобождено — 4353, умерло — 171, бежало — 18.

1951 г.: прибыло — 14 755, убыло — 12 249, в том числе освобождено — 6760, умерло — 247, бежало — 74.

1952 г.: прибыло — 10 541, убыло — 12 850, в том числе освобождено — 2228, умерло — 226, бежало — 8.

1953 г.: прибыло — 12 606, убыло — 34 300, в том числе освобождено — 20 620, умерло — 144, бежало — 22.

1954 г.: прибыло — 8321, убыло — 17 316, в том числе освобождено — 1757, умерших нет, бежавших нет.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 148 434, убыло — 148 434, в том числе освобождено — 61 558, умерло — 2622, бежало — 269.

### Строительство № 503 (ГУЛЖДС)

Организовано 5 февраля 1949 г.

Расформировано 21 июля 1952 г.

Численность заключенных: 1.07.49 — 1176, 1.10.49 — 26 270, 1.01.50 — 29 126, 1.04.50 — 28 715, 1.07.50 — 28 772, 1.10.50 — 30 518, 1.01.51 — 28 774, 1.04.51 — 27 266, 1.07.51 — 25 940, 1.10.51 — 15 291, 1.01.52 — 14 191, 1.04.52 — 13 891, 1.07.52 — 13 395, 1.10.52 — 13 055.

Движение заключенных:

1949 г.: прибыло — 29 832, убыло — 706, в том числе освобождено — 255, умерло — 78, бежало — 2.

1950 г.: прибыло — 3854, убыло — 4206, в том числе освобождено — 2168, умерло — 189, бежало — 24.

1951 г.: прибыло — 178, убыло — 14 761, в том числе освобождено — 4450, умерло — 140, бежало — 9.

1952 г.: прибыло — 601, убыло — 14 792, в том числе освобождено — 1506, умерло — 45, бежало — 1.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 34 465, убыло — 34 465, в том числе освобождено — 8379, умерло — 452, бежало — 36.

### Строительство № 506

Организовано приказом МВД № 00310 от 12 мая 1950 г.

Расформировано приказом МЮ СССР № 0038 от 29 апреля 1953 г.

Численность заключенных: 1.10.50 — 1519, 1.01.51 — 3761, 1.04.51 — 4179, 1.07.51 — 5882, 1.10.51 — 8352, 1.01.52 — 12 533, 1.04.52 — 12 684, 1.07.52 — 12 960, 1.10.52 — 12 225, 1.01.53 — 14 165, 1.04.53 — 15 070.

Движение заключенных:

1950 г.: прибыло — 3831, убыло — 70, в том числе освобождено — 11, умерло — 17, бежало — 1.

1951 г.: прибыло — 9592, убыло — 820, в том числе освобождено — 574, умерло — 73, бежало — 12.

1952 г.: прибыло — 3951, убыло — 2319, в том числе освобождено — 2093, умерло — 80, бежало — 6.

1953 г.: прибыло — 2020, убыло — 16 185, в том числе освобождено — 9891, умерло — 29, бежало — 4.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 19 394, убыло — 19 394, в том числе освобождено — 12 569, умерло — 199, бежало — 23.

#### Строительство № 507

Организовано приказом МВД № 00310 от 12 мая 1950 г.

Расформировано приказом МЮ СССР № 0038 от 29 апреля 1953 г.

Численность заключенных: 1.10.50 — 1958, 1.01.51 — 3814, 1.04.51 — 3711, 1.07.51 — 5554, 1.10.51 — 10 114, 1.01.52 — 11 207, 1.04.52 — 10 755, 1.07.52 — 10 341, 1.10.52 — 12 075, 1.01.53 — 13 030, 1.04.53 — 13 278, 1.07.53 — 8816.

Движение заключенных:

1950 г.: прибыло — 3844, убыло — 30, в том числе освобождено — 30, умерших нет, бежавших нет.

1951 г.: прибыло — 8827, убыло — 890, в том числе освобождено — 436, умерло — 36, бежало — 6.

1952 г.: прибыло — 5166, убыло — 3343, в том числе освобождено — 2006, умерло — 141, бежало — 2.

1953 г.: прибыло — 4457, убыло — 17 487, в том числе освобождено — 4883, умерло — 54, бежало — 1.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 22 294, убыло — 22 294, в том числе освобождено — 7355, умерло — 231, бежало — 9.

#### Амгуньский ИТЛ

Организован приказом НКВД № 001133 от 4 октября 1945 г.

Расформирован приказом МВД № 032 от 15 января 1947 г.

Численность заключенных: 1.01.46 — 906, 1.04.46 — 1138, 1.07.46 — 2080, 1.10.46 — 4104, 1.01.47 — 6034.

Движение заключенных:

1945 г.: прибыло — 978, убыло — 72, в том числе освобождено — 59, умерло — 1, бежавших нет.

1946 г.: прибыло — 6651, убыло — 1523, в том числе освобождено — 519, умерло — 31, бежало — 21.

1947 г.: прибыло — 980, убыло — 6964, в том числе освобождено — 180, умерло — 13, бежало — 4.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 8559, убыло — 8559, в том числе освобождено — 758, умерло — 35, бежало — 25.

### Ургальский ИТЛ

Организован приказом № 001133 от 4 октября 1945 г.

Расформирован 29 сентября 1948 г. приказом МВД СССР № 0593.

Численность заключенных: 1.01.46 — 2206, 1.04.46 — 2633, 1.07.46 — 5444, 1.10.46 — 4490, 1.01.47 — 11 249, 1.04.47 — 16 752, 1.07.47 — 18 527, 1.10.47 — 15 988, 1.01.48 — 15 655.

Движение заключенных:

1945 г.: прибыло — 4429, убыло — 2223, в том числе освобождено — 279, умерло — 18, бежавших нет.

1946 г.: прибыло — 11 316, убыло — 2273, в том числе освобождено — 852, умерло — 74, бежало — 34.

1947 г.: прибыло — 13 727, убыло — 9311, в том числе освобождено — 3665, умерло — 432, бежало — 58.

1948 г.: прибыло — 2031, убыло — 17 696, в том числе освобождено — 213, умерло — 23, бежало — 1.

Всего за время существования лагеря: прибыло — 31 503, убыло — 31 503, в том числе освобождено — 5009, умерло — 547, бежало — 93.

### Севвостлаг

Организован 1 апреля 1932 г. приказом ОГПУ № 287с.

Расформирован 16 апреля 1957 г. приказом МВД СССР № 0271

Численность: 1.07.32 — ?, 1.10.32 — 9928, 1.01.33 — 11 100, 1.04.33 — ?, 1.07.33 — ?, 1.10.33 — 27 390, 1.01.34 — 29 659, 1.04.34 — 28 474, 1.07.34 — 35 535, 1.10.34 — 36 943, 1.01.35 — 36 313, 1.04.35 — 36 372, 1.07.35 — 48 775, 1.10.35 — 47 885, 1.01.36 — 48 740, 1.04.36 — 55 499, 1.07.36 — 70 172, 1.10.36 — 69 771, 1.01.37 — 70 414, 1.04.37 — 74 651, 1.07.37 — 76 832, 1.10.37 — 88 072, 1.01.38 — 90 741, 1.04.38 — 87 315, 1.07.38 — 104 501, 1.10.38 — 130 376, 1.01.39 — 11 926, 1.04.39 — 108 080, 1.07.39 — 108 543, 1.10.39 — 139 260, 1.01.40 — 161 946, 1.04.40 — 158 862, 1.07.40 — 180 711, 1.10.40 — 190 466, 1.01.41 — 179 041, 1.04.41 — 168 020, 1.07.41 — 166 445, 1.10.41 — 167 236, 1.01.42 — 147 976, 1.04.42 — 141 928, 1.07.42 — 113 674, 1.10.42 — 103 114, 1.01.43 — 96 341, 1.04.43 — 93 000, 1.07.43 — 87 670, 1.10.43 — 81 463, 1.01.44 — 76 388, 1.04.44 — 74 009, 1.07.44 — 76 912, 1.10.44 — 80 352, 1.01.45 — 87 335, 1.04.45 — 84 016, 1.07.45 — 88 263, 1.10.45 — 72 239, 1.01.46 — 69 459, 1.04.46 — 66 167, 1.07.46 — 69 658, 1.10.46 — 70 456, 1.01.47 — 79 613, 1.04.47 — 79 529, 1.07.47 — 94 667, 1.10.47 — 103 122, 1.01.48 — 106 893, 1.04.48 — 101 697, 1.07.48 — 100 693, 1.10.48 — 95 858, 1.01.49 — 93 115, 1.04.49 — 95 833, 1.07.49 — 116 634, 1.10.49 — 137 139, 1.01.50 — 129 411, 1.04.50 — 127 131, 1.07.50 — 148 924, 1.10.50 — 161 269, 1.01.51 — 154 242, 1.04.51 — 143 475, 1.07.51 — 159 213, 1.10.51 — 173 057, 1.01.52 —

167 737, 1.04.52 — 158 641, 1.07.52 — 157 291, 1.10.52 — 154 453, 1.01.53 — 151 069, 1.04.53 — 145 640, 1.07.53 — 95 076, 1.10.53 — 87 674, 1.01.54 — 88 077.

Движение заключенных:

1932—1937 гг.: прибыло — 129 103, убыло — 48 362, в том числе освобождено — 42 000, умерло — 4000, бежало — ?

1938 г.: прибыло: 67 405, убыло — 30 516, в том числе освобождено — 16 000, умерло — 12 400, бежало — ?

1939 г.: прибыло — 71 492, убыло — 27 176, в том числе освобождено — 13 339, умерло — 9577, бежало — 19.

1940 г.: прибыло — 48 332, убыло — 31 237, в том числе освобождено — 20 667, умерло — 9274, бежало — 22.

1941 г.: прибыло — 27 182, убыло — 58 251, в том числе освобождено — 27 361, умерло — 15 676, бежало — 838.

1942 г.: прибыло — 12 482, убыло — 48 353, в том числе освобождено — 26 537, умерло — 14 933, бежало — 1114.

1943 г.: прибыло — 22 164, убыло — 42 117, в том числе освобождено — 26 651, умерло — 11 156, бежало — 1225.

1944 г.: прибыло — 31 876, убыло — 22 375, в том числе освобождено — 11 531, умерло — 6657, бежало — 437.

1945 г.: прибыло — 23 090, убыло — 41 036, в том числе освобождено — 28 992, умерло — 7608, бежало — 300.

1946 г.: прибыло — 31 494, убыло — 21 270, в том числе освобождено — 14 817, умерло — 3931, бежало — 402.

1947 г.: прибыло — 60 653, убыло — 33 373, в том числе освобождено — 19 642, умерло — 10 312, бежало — 453.

1948 г.: прибыло — 40 584, убыло — 54 352, в том числе освобождено — 27 657, умерло — 4648, бежало — 576.

1949 г.: прибыло — 79 560, убыло — 43 264, в том числе освобождено — 18 376, умерло — 1946, бежало — 562.

1950 г.: прибыло — 66 215, убыло — 41 384, в том числе освобождено — 21 077, умерло — 2114, бежало — 591.

1951 г.: прибыло — 59 384, убыло — 45 889, в том числе освобождено — 27 162, умерло — 2546, бежало — 759.

1952 г.: прибыло — 19 116, убыло — 35 780, в том числе освобождено — 25 337, умерло — 1690, бежало — 309.

1953 г.: прибыло — 19 469, убыло — 82 461, в том числе освобождено — 74 200, умерло — 679, бежало — 171.

Всего в 1932—1953 гг. прибыло — 809 601 человек, было освобождено — 432 346, умерло — 119 647, бежало — 7778.

### Особый лагерь № 5 («Береговой»)

Образован 28 февраля 1948 г. приказом МВД СССР № 00219.

Расформирован приказом МВД СССР № 00552 от 25 июня 1954 г.

Численность: 1.10.48 — 3896, 1.01.49 — 15 570 (в том числе 4801 каторжан), 1.04.49 — 16 959, 1.07.49 — 15 804, 1.10.49 — 17 562, 1.01.50 — 23 906 (в том числе



3988 ктр), 1.04.50 — 24 393, 1.07.50 — 23 919, 1.10.50 — 26 749, 1.01.51 — 28 716 (в том числе 3846 ктр), 1.04.51 — 28 884, 1.07.51 — 28 692, 1.10.51 — 32 440, 1.01.52 — 31 989 (в том числе 3804 ктр), 1.04.52 — 30 406, 1.07.52 — 26 511, 1.10.52 — 25 161, 1.01.53 — 24 009 (в том числе 3084 ктр), 1.04.53 — 123 502, 1.07.53 — 22 416, 1.10.53 — 22 114, 1.01.54 — 21 388 (в том числе 480 ктр), 1.04.54 — 14 823, 1.07.54 — 14 325.

Движение заключенных:

1948 г.: прибыло — 17 678, убыло — 2108, в том числе освобожденных — нет, умерло — 146, бежало — 3.

1949 г.: прибыло — 15 533, убыло — 7197, в том числе освобождено — 189, умерло — 383, бежало — 15.

1950 г.: прибыло — 8682, убыло — 3872, в том числе освобождено — 674, умерло — 303, бежало — 2.

1951 г.: прибыло — 6402, убыло — 3129, в том числе освобождено — 1766, умерло — 325, бежало — 2.

1952 г.: прибыло — 486, убыло — 8466, в том числе освобождено — 3500, умерло — 268, бежавших нет.

1953 г.: прибыло — 1471, убыло — 4514, в том числе освобождено — 4054, умерло — 184, бежавших нет.

1954 г.: прибыло — 58, убыло — 20 966, в том числе освобождено — 2642, умерло — ?, бежало — ?

Всего в 1948—1954 гг. прибыло в особый лагерь № 5 МВД — 50 310 заключенных, было освобождено — 12 825, умерло — 1609, бежало — 22.

Всего в 1932—1954 гг. в Севвостлаг и в особый лагерь № 5 МВД прибыло — 859 911 заключенных, было освобождено — 445 171, умерло — 121 256, бежало — 7800.

---

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

автогужотдел	— автомобильно-гужевой отдел
акад.	— академик
АМО	— Автомобильное московское общество
а/о	— акционерное общество
АОУ	— административно-организационное управление
АССР	— Автономная Советская Социалистическая Республика
АТО	— автотранспортный отдел
АХО	— административно-хозяйственный отдел
АХУ	— административно-хозяйственное управление
БАМ	— Байкало-Амурская железнодорожная магистраль
Б/Б	— Беломорско-Балтийский
ББВП, Б.-Б. в.п.	— Беломорско-Балтийский водный путь
Белбалтлаг	— Беломорско-Балтийский исправительно-трудовой лагерь
б/п	— беспартийный
БМ АССР	— Бурят-Монгольская Автономная Советская Социалистическая Республика
ВВ	— взрывчатое вещество
ВДВП	— Волго-Донской водный путь
ВИШХИМЗ	— Вишерская целлюлозно-бумажная фабрика
ВК ВС	— Военная коллегия Верховного Суда
ВКП(б)	— Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
ВЛКСМ	— Всесоюзный ленинский коммунистический союз молодежи
ВМН	— высшая мера наказания
в/н	— вольнонаемный
ВНИИ	— Всесоюзный научно-исследовательский институт
Военвед	— военное ведомство
ВОХР	— военизированная охрана
врид	— временно исполняющий дела
врио	— временно исполняющий обязанности
ВСНХ	— Высший совет народного хозяйства
ВСУ	— военно-строительное управление
ВСЧ	— военно-строительные части
в т.ч.	— в том числе
ВЦИК	— Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет
ВЦСПС	— Всесоюзный центральный союз профессиональных союзов
ВЧ-связь	— высокочастотная связь

ВЧК	— Всероссийская чрезвычайная комиссия
г.	— год
г.	— город
га	— гектар
ГАЗ	— Горьковский автомобильный завод
ГА РФ	— Государственный архив Российской Федерации
гб	— государственная безопасность
ГВБС	— Главгидровологбалтстрой
ГВДС	— Главгидровологдонстрой
ГМ	— Главная инспекция милиции
ГКО	— Государственный Комитет Оборона
городдел	— городской отдел
госбюджет	— государственный бюджет
Госплан	— Государственный плановый комитет
ГПУ	— горно-промышленное управление
ГПУ	— Государственное политическое управление
гр.	— грамм
Гражданвоздухофлот	— Гражданский воздушный флот
ГРУ	— геолого-разведочное управление
г/т	— гострест
ГУАС	— Главное управление аэродромного строительства
губЧК	— губернская чрезвычайная комиссия
ГУББ	— Главное управление по борьбе с бандитизмом
ГУГБ	— Главное управление государственной безопасности
ГУЛАГ	— Главное управление лагерей
ГУЛГМП	— Главное управление лагерей горно-металлургических предприятий
ГУЖДС	— Главное управление железнодорожного строительства
ГУКР «Смерш» НКО	— Главное управление контрразведки «Смерть шпионам» Наркомата обороны
ГУЛЖДС	— Главное управление лагерей железнодорожного строительства
ГУЛЛП	— Главное управление лагерей лесной промышленности
ГУМ	— Главное управление милиции
ГУМЗ	— Главное управление мест заключения
ГУОБР	— Главное управление оборонительных работ
ГУПВ	— Главное управление пограничных войск
ГУПВИ	— Главное управление по делам военнопленных и интернированных
ГУПОВ	— Главное управление пограничной и внутренней охраны
ГУСИМЗ	— Главное управление советским имуществом за границей
ГУСМП	— Главное управление Северного морского пути
ГУШОСДОР	— Главное управление строительства шоссежных дорог
ГЭС	— гидроэлектростанция
ГЭУ	— Главное экономическое управление
д.	— дело
Дальстрой	— Главное управление строительства на Дальнем Севере
ДВ	— Дальний Восток
ДВК	— Дальневосточный край

детдом	— детский дом
ДИТЛ, Дмитлаг	— Дмитровский исправительно-трудовой лагерь
док.	— документ
ДП	— пулемет конструкции Дегтярева
ДС	— Дальстрой
ДТО	— дорожно-транспортный отдел
Енисейстрой	— Главное управление по разведке и эксплуатации месторождений и строительству предприятий цветных и редких металлов в Красноярском крае
ж.д.	— железная дорога
ж.-д.	— железнодорожный
зам. зав.	— заместитель заведующего
зам. нач.	— заместитель начальника
ЗИС	— Завод имени Сталина
з/к	— заключенный
з/к з/к	— заключенные
ИЗО	— изобразительное искусство
им.	— имени
ИНО	— иностранный отдел
инсторф	— институт торфа
ИНФО	— информационный отдел
и.о.	— исполняющий обязанности
ИСО	— информационно-следственный отдел
исполком	— исполнительный комитет
ИТЛ	— исправительно-трудовой лагерь
к.	— копейка
КАССР	— Карельская Автономная Советская Социалистическая Республика
кбм	— кубометр
КВО	— культурно-воспитательный отдел
квтч	— киловатт-час
КВЧ	— культурно-воспитательная часть
кг	— килограмм
КГБ	— Комитет государственной безопасности
км., км., км	— километр
КО	— Комитет Обороны
комвуз	— коммунистический вуз (высшее учебное заведение)
коринженер	— корпусный инженер
КП(б)	— коммунистическая партия (большевиков)
КПК	— комиссия партийного контроля
к.-р.	— контрреволюционный
л.	— лист
лагпункт	— лагерный пункт
л.с., лош. сила	— лошадиная сила
м, мт	— метр
мм	— миллиметр
МВД	— Министерство внутренних дел
МВС	— Москваводгострой

МГБ	— Министерство государственной безопасности
МГК	— Московский городской комитет
млн.	— миллион
МК	— Московский комитет
МКС	— Москаналстрой
млн	— миллион
МНР	— Монгольская Народная Республика
МО	— Московская область
мобсектор	— мобилизационный сектор
морзверь	— морской зверь
Москаналстрой	— Управление строительства канала Москва — Волга
МПВО	— местная противовоздушная оборона
МПС	— Министерство путей сообщения
м.р.	— миллион рублей
МЮ	— Министерство юстиции
нарком	— народный комиссар
Наркомвнудел	— Народный комиссариат внутренних дел (НКВД)
Наркомвод	— Народный комиссариат водного транспорта
нацмен	— национальное меньшинство
нач.	— начальник
НИИ	— научно-исследовательский институт
НКВД	— Народный комиссариат внутренних дел
НКВмор	— Народный комиссариат Военно-Морского Флота
НКвод	— Народный комиссариат водного транспорта
НКВТ	— Народный комиссариат внешней торговли
НКГБ	— Народный комиссариат государственной безопасности
НКздрав	— Народный комиссариат здравоохранения
НКзем	— Народный комиссариат земледелия
НКИД	— Народный комиссариат иностранных дел
НКлегпром	— Народный комиссариат легкой промышленности
НКлес	— Народный комиссариат лесной промышленности
НКО	— Народный комиссариат обороны
НКПС	— Народный комиссариат путей сообщения
НКснаб	— Народный комиссариат снабжения
НКсовхозов	— Народный комиссариат совхозов
НКтяжпром	— Народный комиссариат тяжелой промышленности
НКФ	— Народный комиссариат финансов
Норильлаг	— Норильский исправительно-трудовой лагерь
ОББ	— Отдел по борьбе с бандитизмом
ОБДББ	— Отдел по борьбе с детской беспризорностью и безнадзорностью
обком	— областной комитет
облотдел	— областной отдел
ОВИР	— Отдел виз и регистрации иностранцев
ОГПУ	— Объединенное государственное политическое управление
оз.	— озеро
ОИТК	— Отдел исправительно-трудовых колоний
ОИТЛ	— Отдел исправительно-трудовых лагерей
окротдел	— окружной отдел

ОЛП	— отдельный лагерный пункт
ОМЗ	— Отдел мест заключения
ОМТС	— Отдел материально-технического снабжения
ОО	— Особый отдел
оп.	— опись
оперотдел	— оперативный отдел
оперсектор	— оперативный сектор
оперчекотдел	— оперативно-чекистский отдел
ОРПО	— организационно-распределительный отдел
ОСМУ	— особое строительно-монтажное управление
Особстрой	— управление особого строительства
ОФС	— Отдел фельдъегерской связи
п.	— поселок
п.	— пункт
п.г.	— прошлый год
партстаж	— партийный стаж
пог. м	— погонный метр
политотдел	— политический отдел
Политуправление	— Политическое управление
пп.	— пункты
ПП	— полномочный представитель
ПП	— полномочное представительство
ПВС	— Президиум Верховного Совета
пом.	— помощник
ППШ	— пистолет-пулемет конструкции Шпагина
пред.	— председатель
проч.	— прочие
ПФС	— планово-финансовый сектор
ПЭО	— планово-экономический отдел
ПЭО	— производственно-экономический отдел
р.	— река
р.	— родился
р.	— рубль
райГРУ	— районное геолого-разведочное управление
РВС	— Революционный Военный Совет
РГАЭ	— Российский государственный архив экономики
РИК	— районный исполнительный комитет
РК	— районный комитет
РККА	— Рабоче-Крестьянская Красная Армия
РКМ	— рабоче-крестьянская милиция
р.п.	— районный пункт
РСФСР	— Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
руб.	— рубль
с.	— секретно
САНО	— санитарный отдел
СВ	— средства взрывания
СВА	— Советская военная администрация (в Германии)
с.г.	— сего года

СГУ	— Специальное главное управление (Главспеццветмет)
Севвостлаг	— Северо-Восточный исправительно-трудовой лагерь
Сельхозбанк	— Сельскохозяйственный банк
СКВО	— Северо-Кавказский военный округ
сл.	— следующий
следчасть	— следственная часть
СМ	— Совет Министров
см.	— смотри
СНК	— Совет Народных Комиссаров
с/о	— специальный отдел
Совмин	— Совет Министров
совхоз	— советское хозяйство
соцзаконность	— социалистическая законность
спешзвание	— специальное звание
спецобъект	— специальный объект
спешпоселения	— специальные поселения
СПО	— Секретно-политический отдел
СП.	— совершенно секретно
ССР	— Советская Социалистическая Республика
СССР	— Союз Советских Социалистических Республик
ст.	— старший
ст.	— статья
СТО	— Совет Труда и Обороны
стр.	— страница
стройрайон	— строительный район
сут.	— сутки
т., тов.	— товарищ
т., тн.	— тонна
т.г.	— текущего года
тт.	— товарищи
т.е.	— то есть
ТО	— транспортный отдел
т.п.	— тому подобное
ТТ	— самозарядный пистолет конструкции Токарева (Тула — Токарев)
т/ч	— тысяча человек
т. шт.	— тысяча штук
тыс.	— тысяча
ТЭЦ	— теплоэлектроцентраль
УВД	— управление внутренних дел
УД	— управление делами
уд. вес	— удельный вес
УЖДС	— Управление железнодорожного строительства НКВД СССР на Дальнем Востоке
УИТЛ	— управление исправительно-трудовых лагерей
УИТЛК (УИТЛК)	— управление исправительно-трудовых лагерей и колоний
УК	— Уголовный кодекс
УЛАГ	— Управление лагерей
УМВД	— управление МВД

УМТС	— управление материально-технического снабжения
УНКВД	— управление НКВД
УНКГБ	— управление НКГБ
УПВО	— Управление пограничной и внутренней охраны
управделами	— управляющий делами
УРО	— учетно-распределительный отдел
УСВИТЛ	— Управление Северо-Восточных исправительно-трудовых лагерей
УСЛОН	— Управление Солдвецких лагерей особого назначения
УСО	— учетно-статистический отдел
Ухтопечлаг	— Ухто-Печорский исправительно-трудовой лагерь
УШОСДОР	— Управление строительства шоссейных дорог
ф.	— фонд
ФИНО	— финансовый отдел
финплан	— финансовый план
х.	— хутор
ХОЗО	— хозяйственный отдел
х.ч.	— химически чистое (золото)
ЦАГИ	— Центральный аэрогидродинамический институт
ЦА ФСБ РФ	— Центральный архив Федеральной службы безопасности Российской Федерации
Цескомбанк	— Центральный коммунальный банк
цент.	— центнер
ЦИК	— Центральный Исполнительный Комитет
ЦИПС	— Центральный институт путей сообщения
ЦК	— Центральный Комитет
ЦНИИ	— Центральный научно-исследовательский институт
ЦПКО	— Центральный парк культуры и отдыха
ЦТПУ	— Центральное торгово-производственное управление
Цудортранс	— Всесоюзное Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта
ЦФО	— Центральный финансовый отдел
ЦФПО	— Центральный финансово-плановый отдел
ЦШ	— Центральная школа
ч/д	— человеко-день
чекстаж	— чекистский стаж
ЧК	— Чрезвычайная комиссия
ШИЗО	— штрафной изолятор
шт.	— штука
ЭКО	— экономический отдел
ЭПРОН	— Экспедиция подводных работ особого назначения
ЯАССР	— Якутская Автономная Советская Социалистическая Республика
НР	— horse power (англ.), лошадиная сила



## ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Агранов Я.С. (1893–1938) – 67, 70  
Адрианов Я.Д. (1897–?) – 14, 15, 17  
Аksamитный А.С. (1884–1931) – 31, 44  
Аксеньев И.Г. – 170, 270  
Александров А.П. (1906–1981) – 164  
Александров П.П. (1908–?) – 407  
Александров С.П. (1891–1962) – 376, 379, 381, 384, 390–392  
Алексеев Н.Н. (1893–1937) – 70, 93  
Алмазов (Алмазян) З.А. (1898–1940) – 369, 371, 477, 480, 484  
Андреев – 237  
Андрютин – 351  
Аполлонов А.Н. (1907–1978) – 390  
Арайс Я.Ф. (1900–1954) – 228, 343, 350, 351  
Арбузов М.Ф. (1899–1980) – 97, 100  
Аркадьев Д.В. (1900–1954) – 294  
Артамонов А.В. (1906–?) – 312, 314, 334  
Асоченский А.Н. – 149  
Ауэрбах С.И. – 62  
Афанасенко – 351  
Афанасьев А.А. (1903–1991) – 300, 302, 304, 305, 322, 324, 326  
Афанасьев Г.Д. (1896–1965) – 35, 66, 73, 76, 78  
Афанасьев П.А. (1906–?) – 14  
Ахундов М.Д. (1900–?) – 398
- Бабенко Д.И.** (1909–?) – 419  
**Базанов Н.А.** (1904–1950) – 14, 106, 111, 470, 471, 484  
**Байбаков Н.К.** (1911–?) – 355  
**Бакин А.К.** (1887–?) – 168, 170–174, 222, 228, 261, 472, 485  
Баламутов – 269  
Балацкий Н.И. – 269
- Банкович В.И.** – 375  
**Барабанов В.А.** (1900–1964) – 66, 68, 113, 123, 164, 223, 249, 263, 303, 304, 311, 314, 315, 317, 325  
**Батманов В.И.** (1885–1943) – 168–170  
**Батунер П.Д.** (р. 1910) – 14, 16  
**Бейер И.А.** – 312  
Бекназаров – 162  
**Белобородов В.С.** (1903–?) – 177, 178  
Белов – 271  
**Белый В.А.** (1904–1983) – 72  
**Бендерский Е.В.** – 269  
**Бенедиктов И.А.** (1902–1983) – 104  
**Бергаминов С.А.** (1899–1937) – 31, 44  
**Бергер М.Я.** (1898–?) – 172–174  
**Березин В.П.** (р. 1914) – 388  
**Берензон Л.И.** (1898–1956) – 33, 35, 51, 57, 63, 76, 84, 194, 215, 239, 381, 384  
**Берзин Э.П.** (1893–1938) – 368, 369, 371–374, 420, 422, 476, 485  
**Берия Л.П.** (1899–1953) – 10, 13, 20, 21, 27, 103, 104, 108, 114, 116–118, 124, 126, 133, 134, 150, 153, 154, 167–169, 172, 192–194, 223, 226–229, 245, 250, 252, 254, 256, 258, 262, 263, 267, 268, 270, 272, 273, 277, 281, 282, 296, 300, 304–306, 308–310, 315, 317, 320, 321, 326, 332, 339, 342, 347, 348, 359, 360, 362, 376, 381–383, 385–387, 389–392, 397, 399, 402, 428, 435, 444, 459, 464, 466, 467
- Берман М.Д.** (1898–1939) – 19, 35, 60, 73, 76, 77, 94, 98–100, 215, 240  
**Бермант М.Г.** (1890–1932) – 31, 33  
**Бещев Б.П.** (1903–1981) – 140, 180, 263, 276, 299, 350–353, 359  
**Билик С.С.** (р. 1913) – 389

- Бирюков И.К. (1905–?) – 116  
 Биссе П.Ф. (1905–1936) – 36  
 Благонравов Г.И. (1895–1938) – 31, 32, 44, 99  
 Бовин П.Я. (1879–1937) – 60, 78, 356  
 Бовшовер Я.М. (1906–?) – 62  
 Богатов А.Д. (р. 1912) – 389  
 Богданов Г.Н. – 408, 479, 480, 485  
 Богданов И.А. – 12  
 Богданов Н.К. (1907–1972) – 19, 115, 123, 179, 294  
 Бойков И.П. (1902–?) – 116  
 Бокша В.В. (1889–?) – 172, 173  
 Большаков Г.П. (1897–1942) – 36, 191, 192, 218, 221, 222, 244, 257–259, 265, 269  
 Большаков И.Г. (1902–1980) – 59  
 Борисов П.Т. (1893–?) – 35  
 Борисоглебский Е.И. (1903–1973) – 387  
 Боровицкий А.И. (1903–?) – 262, 263, 304, 312, 318  
 Ботвин В.М. (1883–?) – 170  
 Бочков В.М. (1900–1981) – 120, 121, 123, 273, 312  
 Боярский К.М. (1900–?) – 262  
 Бриль Ю.Н. (1897–?) – 73  
 Буланов П.С. (1911–1977) – 403, 479, 480, 486  
 Булатников – 162  
 Булганин Н.А. (1895–1975) – 66, 77, 89, 96, 97, 104, 114, 153, 154, 229, 254, 317, 347  
 Бурдаков С.Н. (1901–1978) – 10, 261  
 Буянов Л.С. (1911–1965) – 168, 170, 171, 173, 174, 176, 177, 263, 285, 472–474, 486  
 Бычко И.В. 272  
  
**Важнов Н.П. – 281**  
 Вайнштейн – 194  
 Васьков Р.И. (1891–?) – 365, 482  
 Вахтуров А.Н. (1903–?) – 104  
 Вейс К.И. (1893–1936) – 63, 66  
 Вержбицкий К.А. (1884–?) – 35, 36, 56, 57, 70, 93  
 Верховский П.Н. – 35  
 Веснин В.А. (1882–1950) – 67  
 Вишневецкий А.А. (1903–?) – 377, 483  
 Владимиров В.Н. (1906–1994) – 384  
 Вознесенский Н.А. (1903–1950) – 103, 104, 126, 227, 277, 300, 390  
 Волков В.В. (р. 1910) – 408, 418, 479, 480, 487  
 Волков Л.Н. (1905–?) – 18  
 Вологдин Я.И. (1899–?) – 174, 178  
 Волошак Р.В. – 63  
 Воробьев – 162  
 Ворошилов К.Е. (1881–1969) – 67, 74, 96, 300  
 Вохмянин Л.Н. (1901–1987) – 61  
 Вучетич Е.В. (1908–1974) – 114  
 Вышинский А.Я. (1883–1954) – 75  
 Вяземский О.В. (1902–?) – 36  
  
 Гагкаев М.А. (1903–?) – 379, 384, 387, 388, 391, 398, 478, 480, 488  
 Ганжа А.Н. (1906–?) – 15, 16  
 Гаранин С.Н. (1898–1951) – 374, 482  
 Гаупштейн Ю.Г. – 374  
 Гвишиани М.М. (1905–1966) – 379  
 Гвоздецкий Ф.А. (1901–1962) – 168, 174, 176, 177, 219, 222, 225, 227, 228, 263, 279–281, 285, 287, 290, 300, 315, 317, 318, 472–474, 488  
 Гейдерейх – 271  
 Георгиевский П.К. (1902–1984) – 19, 76  
 Гильнер Н.К. (1907–?) – 279, 280, 285, 287, 343, 350  
 Гинзбург Б.В. – 36  
 Гинзбург И.Г. (1892–?) – 73, 76  
 Гинзбург С.З. (1897–1993) – 101, 132  
 Гоглидзе С.А. (1901–1953) – 249, 465  
 Голованов И.А. – 269  
 Головащенко Е.Е. (1894–1951) – 384  
 Головкин П.М. (1890–?) – 66  
 Голубков – 271  
 Гольдман – 258  
 Горбачев М.Е. (1908–?) – 258, 270  
 Горбачов И.И. (1903–1985) – 115  
 Горбунов Н.П. (1892–1938) – 37  
 Гордицкий Я.П. (1909–?) – 170–173  
 Горев Н.Д. – 72  
 Горкин А.Ф. (1897–1988) – 101, 153, 154, 164, 165  
 Горностаев Я.Ф. (1902–1970) – 292, 293  
 Горный Б.А. (1906–?) – 9  
 Горшков А.П. (1908–1985) – 107, 110, 113

- Горький Максим (Пешков А.М.)  
(1868–1936) – 68
- Горянов А.Г. (1898–1937) – 33
- Госкин М.Ф. (1886–1939) – 33, 35, 51
- Гранильщиков В.А. (1901–?) – 173
- Грейшер М.А. (1893–?) – 62
- Гридасова А.Р. (р. 1915) – 379, 384, 393, 400
- Гринман – 138
- Гришин И.Т. (1911–1985) – 113, 118, 150, 152, 153
- Громыко А.А. (1909–1989) – 392
- Груша М.В. (1906–?) – 384, 385, 388, 398, 407, 415, 419, 477, 478, 480, 489
- Гусев Н.М. (1898–?) – 15, 17
- Гуткин Г.Г. (1905–?) – 170, 171
- Гутман Г.Л. (1906–?) – 168, 170–172, 266
- Гюллинг Э.А. (1881–1938) – 32
- Давыдов (Чхеидзе) А.Д. (1895–1939) – 218, 243, 245
- Давыдов С.С. – 366
- Данилов А.А. (1900–?) – 66
- Дели А.В. – 35
- Дементьев И.М. (1900–?) – 174, 177, 178, 474, 490
- Дёмин В.И. (1906–?) – 17, 118, 470, 471, 491
- Деревянко А.А. (1903–1976) – 392, 403, 404, 415, 416, 479, 480, 483, 490
- Дзержинский И.И. (1909–1978) – 72
- Дмитриев И.Г. (1899–?) – 17, 18
- Дмитриев И.И. – 150
- Добровольский Н.А. (1903–?) – 320
- Добролюбов Е.М. (1909–?) – 18
- Добрынин Г.П. (1907–1977) – 105, 116, 289, 290, 294, 312, 315, 317, 343, 393, 402
- Добряков А.В. – 262, 283, 285
- Долгих И.И. (1904–1961) – 115, 116, 120, 121, 123, 384, 403, 408
- Дородонов М.М. (1893–?) – 16
- Дорфман А.Р. (1900–?) – 36, 62
- Доценко И.С. (1888–?) – 236
- Драбкин Е.И. (1909–?) – 377, 379, 384, 385, 483
- Дудинский А.Ф. (1895–?) – 14
- Дудоров Н.П. (1906–1977) – 321
- Дундуков М.Д. (1903–?) – 15, 17, 18
- Дьяконов В.П. (1903–?) – 379
- Дьяконов Л.П. (1898–?) – 343, 346, 350
- Евгеньев Е.А. (1897–1939) – 69
- Егоров С.Е. (1905–1959) – 338, 375, 377, 379, 384, 385, 476, 477, 480, 491
- Ежов Н.И. (1895–1940) – 69, 73–77, 98, 99, 101, 217, 244, 245, 264, 373
- Елисеев В.И. – 164
- Емец Н.В. (1896–1939) – 375, 477, 480, 492
- Енукидзе А.С. (1877–1937) – 54
- Еремин Н.Ф. (1891–?) – 239
- Ермаков А.П. (1903–1948) – 76
- Ермилов Н.Н. (р. 1910) – 408
- Ермолаев И.И. (р. 1911) – 478, 480, 492
- Ермолаев Н.А. (1898–?) – 343, 346, 350
- Ермоленко И.В. – 164
- Ерофеев Б.Н. (1907–?) – 387
- Ефимов Н.Л. (1903–?) – 227, 228, 287, 294
- Жаворонков В.Г. (1906–1987) – 140, 358
- Жамойдо И.М. (1905–?) – 285
- Жданов А.А. (1896–1948) – 67, 77, 104
- Жемочкин Б.И. – 366
- Жимерин Д.Г. (1906–1995) – 104, 129, 132, 140
- Жук С.Я. (1892–1957) – 10, 12–16, 19, 21, 33, 35, 63, 64, 67, 70, 76–78, 84, 85, 98, 103–107, 109, 110–114, 123–127, 129, 130, 131, 133–136, 138–140, 144, 164, 469–471, 493
- Жуков Г.С. (1907–?) – 404, 418, 479, 481, 483, 494
- Жуковский С.Б. – 102, 219
- Журавлев М.И. (1911–1976) – 15–17, 109, 113, 117, 118, 123, 469–471, 495
- Журин В.Д. (1891–1962) – 21, 35, 70, 76, 150
- Жучилин П.К. (1902–1954) – 76
- Завенягин А.П. (1901–1956) – 193, 379, 384, 392, 408
- Заикин И.Ф. (1894–?) – 66
- Закусило А.А. (1906–?) – 384
- Зализняк В.В. – 350, 351
- Замахаев А.П. (1899–?) – 177, 178, 343, 350, 474, 496
- Замотаев Н.С. (1907–?) – 171

- Запевалин М.А. (1905–1972) – 123  
Засядько А.Ф. (1910–1963) – 140  
Захаров Н.И. – 375  
Захаров П.А. (1905–1974) – 10, 377, 390  
Зверев А.Г. (1900–1969) – 104, 299, 354  
Зедин В.И. – 285  
Зеленовский – 299  
Зенченко С.И. (1899–?) – 178  
Зиновьев П.Н. – 169, 171, 172, 473, 474, 496  
Злобин А.П. (1923–1996) – 114  
Зорин В.А. (1902–1986) – 299, 300  
Зубрик К.М. (1889–1967) – 36
- Иваненков В.Н.** (1906–?) – 178  
Иванов В.В. (1895–1963) – 68  
Иванов М.П. (1903–?) – 178  
Иванченко А.А. (1895–1938) – 33  
Игнатъев С.Д. (1904–1983) – 117  
Инжир Л.И. (1892–?) – 73  
Иноземцев К.Д. (1903–?) – 390, 398, 478, 481, 496  
Инюткин А.Т. (р. 1912) – 15–18, 109, 111, 118, 470, 471, 497  
Исаев К.Я. (1909–?) – 14  
Ицков И.Ф. (1895–?) – 171, 173
- Кабалевский Д.Б.** (1904–1987) – 72  
Кабанов И.Г. (1898–1972) – 140, 350  
Каганович Л.М. (1893–1991) – 59, 60, 67, 68, 70–72, 93, 96, 108, 114, 131, 254, 355, 390  
Кадацкий И.Ф. (1893–1937) – 31, 44  
Казаков И.П. (1894–?) – 66  
Казаков Н.С. (1900–1970) – 140  
Казимир К.Ф. – 14  
Кайревич Г.К. (1891–?) – 258  
Калачников А.В. (1902–1939) – 68  
Калинин М.И. (1875–1946) – 54, 77, 101, 384  
Калинчев В.А. (р. 1913) – 18  
Каменсков – 162  
Каминский Г.Н. (1895–1938) – 96  
Камнев – 162  
Капахистов В.И. (р. 1914) – 115, 116  
Кандалов И.И. – 150  
Капешавили – 162  
Каранов И.Ф. (1899–?) – 14  
Каряинов П.П. – 375
- Карманов Г.К. (1897–1981) – 290, 291, 384  
Карнеев Ф.И. (1893–?) – 18  
Карпов И.Я. (1900–1975) – 105  
Карташов К.К. (1904–1959) – 171, 261, 473, 475, 497  
Кафтанов С.В. (1905–1978) – 131  
Кацнельсон З.Б. (1892–1938) – 75, 98, 99  
Келдыш Б.М. – 150  
Керженцев П.М. (1881–1940) – 81–83, 233, 239, 421, 422  
Киреева – 162  
Киселев Н.В. (1903–1983) – 118, 150, 152, 153  
Кишкин В.А. (1883–1938) – 31, 32, 50, 51  
Климов В.Т. (1899–?) – 14, 178  
Клочков – 355  
Ключкин И.И. (1897–?) – 304, 312  
Кобулов А.З. (1906–1955) – 123  
Кобылина Н.Е. (1899–?) – 35  
Ковалев А.П. – 104  
Ковалев И.В. (1901–1993) – 104, 129, 277  
Ковалев Н.М. (1902–?) – 36  
Коган Л.И. (1889–1939) – 33–35, 51, 60, 63, 67, 68, 71, 73, 76, 81, 94  
Козырев В.М. (1909–1978) – 123  
Колегов – 271  
Колесников А.К. (1895–1967) – 379, 384, 478, 481, 498  
Колокольцев – 351  
Кольцов И.И. (р. 1912) – 399, 400  
Комаров Г.Я. (1897–?) – 377, 379, 384, 385, 387, 478, 481, 498  
Комаровский А.Н. (1906–1973) – 75, 98, 115  
Кондрашин – 271  
Кононов В.В. (р. 1910) – 15, 17  
Коньчев М.И. (1902–?) – 410, 411  
Корнеев Ф.И. – 15, 17  
Корнейчук И.Е. (1908–1958) – 261, 271, 272  
Королев П.М. – 269  
Корсаков Г.А. (1901–?) – 377, 379, 384, 397, 407, 415, 477, 481, 499  
Косарев А.В. (1903–1939) – 67  
Косыгин А.Н. (1904–1980) – 390

- Кочегаров А.И. (1896—?) — 35  
 Краваль — 231  
 Красильников З.И. (1900—?) — 16  
 Кривенко М.С. (1904—1954) — 121, 123  
 Крипайтис О.И. — 76  
 Круглов С.Н. (1907—1977) — 21, 103—106,  
 109, 112—116, 118—127, 130, 131, 133,  
 135, 136, 139, 140, 144, 149, 150, 152,  
 153, 161, 163, 167, 172, 179, 180,  
 227—229, 251—253, 255, 262, 263,  
 275—277, 280, 282, 283, 285, 296—300,  
 302—306, 308—312, 315, 317, 319, 322,  
 324, 326, 328, 329, 331, 332, 335, 349,  
 351, 352, 359, 360, 386—390, 393, 394,  
 397—400, 403, 407, 466—468  
 Кудров П.В. (р. 1912) — 15, 17, 18  
 Кузнецов А.А. (1905—1950) — 131, 387, 388  
 Кузнецов А.А. — 351  
 Кузнецов А.С. (1899—?) — 123  
 Кузнецов Б.Н. (1895—?) — 168, 215, 218,  
 222, 240, 245  
 Кузнецов В.Ф. (1907—?) — 17  
 Кузнецов И.К. (1899—1972) — 397, 398,  
 403, 407, 415, 418, 476, 477, 479, 481,  
 500  
 Кузнецов М.М. (1899—?) — 66  
 Кузнецов С.С. (1909—1980) — 470, 471, 500  
 Кузьменков П.В. (1909—?) — 105, 109,  
 110  
 Кузьмин А.Н. (1903—1954) — 140  
 Кузюто В.И. — 353  
 Куйбышев В.В. (1888—1935) — 32, 36, 60,  
 67, 82, 83, 85, 368  
 Кулаков А.П. — 150  
 Кун Г.С. (1910—1937) — 66  
 Курбатов В.А. (1905—?) — 14  
 Курзон — 138  
 Курин М.С. (1892—1939) — 35, 57, 84  
 Куршин Б.Л. (1897—?) — 9  
 Кшанович Б.В. (1898—1937) — 72  
 Кюсс М.А. (1877—1942) — 64  
  
 Лаврентьев А.С. (1909—?) — 18  
 Лазарев В.П. (1908—?) — 398  
 Лаптев П.А. (1897—?) — 61  
 Латушкин Д.П. (р. 1910) — 178  
 Леонтьев А.М. (1902—1960) — 289  
 Ленин В.М. — 350  
 Лепидов А.П. (1895—1953) — 11  
  
 Лепин К.М. (1891—?) — 31, 33, 52  
 Леплевский Г.М. (1889—1938) — 85, 86  
 Липский Ю.А. (1895—?) — 76, 78  
 Лисица Д.И. — 102  
 Лобанов — 162  
 Лобов С.С. (1888—1937) — 56  
 Лойдин Д.М. — 269  
 Ломако П.Ф. (1904—1990) — 410  
 Любимов И.Е. (1882—1937) — 96  
 Ляховецкий — 138  
  
 Мазуруков (Мазурук) И.П. — 465  
 Макаров И.Д. (1902—?) — 258, 260, 261  
 Маккавеев Н.И. (1903—?) — 228, 353  
 Максимец В.П. (р. 1910) — 17  
 Маленков Г.М. (1901—1988) — 104, 108,  
 113, 114, 118, 153, 154, 254, 262, 263,  
 273, 281, 282, 296, 315, 386, 399, 466,  
 467  
 Малик Я.А. — 280  
 Малинкин Б.Г. (р. 1912) — 168, 170—174  
 178, 474, 475, 501  
 Мальков П.М. (1904—1983) — 262  
 Мальцев И.М. — 68  
 Малыгин А.М. — 258, 271  
 Малышев В.А. (1902—1957) — 351  
 Мамулов С.С. (1902—1976) — 123, 392,  
 408  
 Маниюк Б.С. (р. 1913) — 174  
 Мариенгоф Г.Д. (1896—?) — 168  
 Мартынов М.В. (1893—?) — 14—16  
 Марченков М.П. (1899—1980) — 390  
 Маслов В.Н. (1889—?) — 35  
 Матвеев Н.М. — 43  
 Матуинов — 162  
 Мацкевич К.Ф. (1904—?) — 15, 17, 18  
 Мачет Г.Н. (1891—?) — 67, 76, 105, 130  
 Машков В.И. (р. 1914) — 289, 387  
 Медведев В.М. (1903—?) — 15, 17, 18  
 Межлаук И.И. (1891—1938) — 96, 420, 421  
 Мелков А.Е. (1908—?) — 174, 178  
 Меньшиков М.А. (1902—1976) — 140,  
 358  
 Меркулов В.Н. (1895—1953) — 283, 299  
 Мешков Н.М. (1900—?) — 376, 414  
 Микишев А.Ф. (р. 1913) — 177, 178, 474,  
 475, 501  
 Микоян А.И. (1895—1978) — 71, 96, 104,  
 114, 254, 390

- Микулович (Б.Ф. (1906–?) – 18  
 Мильштейн – 267  
 Мирошников И.И. (1894–1938) – 53–55,  
 57, 78, 94, 240  
 Мирошников И.П. (1903–?) – 390  
 Митраков И.Л. (1905–?) – 320, 403, 407,  
 408, 418, 476, 502  
 Митюшин – 265  
 Могилок Н.В. (1889–?) – 33, 35, 51  
 Молотов (Скрябин) В.М. (1890–1986) –  
 10, 20, 30, 31, 35, 36, 53, 55, 57, 59, 62,  
 64, 66, 69, 70, 74, 76, 77, 83, 86, 89, 91,  
 93, 94, 97, 100, 101, 104, 114, 167, 190,  
 213, 214, 216, 219, 220, 223, 227, 229,  
 233, 239, 240, 243, 252, 254, 256, 280,  
 300, 317–319, 373, 383, 386, 390, 392,  
 420–422  
 Моренков С.К. (1904–?) – 375  
 Мороз Я.М. – 264  
 Москов В.С. (1901–?) – 379  
 Мочалов – 162  
 Мрачковский С.В. (1905–1936) – 215,  
 234, 237, 239, 240  
 Муклевич Р.А. (1890–1938) – 35
- Назаров – 351**  
 Наседкин В.Г. (1905–1950) – 10, 272,  
 302, 377, 385, 389  
 Негруц – 162  
 Никешинев Н.А. (1905–1979) – 379,  
 384, 388, 415, 419, 477, 481, 502  
 Никитин М.В. (1899–?) – 15, 17, 18, 41  
 Никифоров Ф.В. – 304  
 Никишов И.Ф. (1894–1958) – 10, 174,  
 375, 377, 379, 381–383, 387–389, 390,  
 393, 394, 400, 463, 464, 466, 476, 503  
 Никонов С.А. (1904–?) – 285  
 Новиков А.С. (1903–?) – 419  
 Новиков Н.В. (1909–1971) – 351, 357  
 Новосадова К.В. – 258  
 Норинский Д.К. (1906–?) – 178  
 Носов К.И. (1902–?) – 178
- Обручников Б.П. (1905–1988) – 123,**  
 138, 139, 193, 393, 403  
 Овчинников Н.В. (1898–?) – 483  
 Окунев П.И. (1906–?) – 123, 375, 377,  
 379, 384, 393, 399  
 Онуфриев Н.А. – 149
- Орджоникидзе Г.К. (1886–1937) – 72, 368  
 Орентлихерман Г.М. (1898–?) – 225  
 Орлов Г.М. (1903–1991) – 9, 10, 133,  
 140, 176, 287  
 Орловский И.И. (1897–?) – 227, 343,  
 350  
 Осипов Г.И. (1906–1980) – 263
- Павленко А.С. (1904–1984) – 139**  
 Павлов В.П. (1910–1962) – 390, 402,  
 407, 416, 479, 481, 503  
 Павлов К.А. (1895–1957) – 105–107,  
 374, 375, 476, 504  
 Павлова А.П. – 36  
 Паников С.М. (1903–?) – 168, 170, 171,  
 173, 174  
 Панюков А.А. (1894–1962) – 320, 393,  
 408  
 Папировский В.И. (1902–1984) – 73, 76,  
 171, 172, 472, 473, 475, 505  
 Пафомов – 351  
 Пахомов Е.А. (1908–?) – 17, 118, 4470,  
 471, 506  
 Пахомов Н.И. (1890–1938) – 99, 100  
 Пашацкий М.А. (1903–?) – 178  
 Пемов А.Н. (1895–?) – 375, 477, 481,  
 506  
 Перфилов И.М. (р. 1911) – 398, 408,  
 415, 419, 479, 481, 506  
 Перфильев П.А. (1901–?) – 14, 15, 17  
 Петренко И.Г. (1904–1950) – 172–174,  
 191, 192, 221, 222, 225, 227, 228, 249,  
 277, 288–291, 293–295, 311, 393, 394,  
 398–400, 402, 403, 415, 472, 476, 478,  
 481, 507  
 Петров В.И. (1904–?) – 17, 18  
 Петров Г.А. (1901–?) – 289, 290  
 Петров И.А. (1905–1956) – 390  
 Петровский Ф.П. (1907–1959) – 116  
 Плинер И.И. (1896–1939) – 76, 102, 245  
 Погарский С.И. (1904–?) – 76  
 Поддубко В.А. (р. 1910) – 9, 194  
 Подшиваленко П.Д. – 150  
 Полетаев А.Н. – 35  
 Поляков К.С. (р. 1911) – 178  
 Поляков Л.М. (1906–1965) – 114  
 Помазнев М.Т. (1911–1987) – 137, 140,  
 147, 149, 150, 160, 161, 163, 166, 277,  
 299, 352, 359

- Попов Б.И. – 264  
 Попов М.Н. (1902–?) – 9, 12–15, 76,  
 106, 111, 113, 150, 469–471, 508  
 Пospelов М.Л. (1906–?) – 18, 334, 388,  
 398, 478, 482, 509  
 Потемкин Н.Ф. (1902–1961) – 191, 192,  
 218, 221, 222, 227, 228, 244, 258, 259,  
 262, 269, 271, 272, 281, 285, 343, 350  
 Прокофьев Г.Е. (1895–1937) – 69  
 Прокофьев И.П. – 366  
 Профрансов Д.П. – 149  
 Прохорский Ф.Т. (1898–1982) – 75, 76  
 Процеров И.А. (1901–?) – 102  
 Прун А.Г. (1909–1946) – 379, 384, 387,  
 478, 482, 510  
 Пузицкий С.В. (1895–1937) – 69, 74  
 Пырков А.Н. (1905–?) – 173, 174, 178  
  
 Радецкий В.Т. (1895–1937) – 57, 61  
 Райкин – 138  
 Раковщик А.Т. (1899–?) – 172  
 Рапорт Я.Д. (1898–1962) – 10, 12–14,  
 17, 19, 21, 32, 35, 36, 50, 51, 56, 57, 63,  
 70, 84, 93, 106, 107, 109  
 Реденс С.Ф. (1892–1940) – 77  
 Решетников И.Я. (1903–?) – 105  
 Родионов М.И. (1907–1950) – 129  
 Рождественский А.К. (1877–?) – 9  
 Рождественский В.И. (1900–?) – 173,  
 174, 228, 263, 283, 285, 472, 511  
 Рубенчик П.А. (1899–?) – 262  
 Рубинчик Е.Д. (1884–?) – 62, 76  
 Рудаков Г.П. (р. 1912) 14–16, 231  
 Рудзук Я.Э. (1887–1938) – 31, 44, 60,  
 78, 81, 368, 369, 421  
 Русаков Д.А. (1896–?) – 116  
 Русанов И.Ф. (1901–?) – 14  
 Руссо Г.А. (1901–1966) – 15, 16, 76, 123,  
 164  
 Рухимович М.Л. (1889–1938) – 96  
 Рывкин И.Я. (1902–?) – 292, 293  
 Рыжов П.И. (1908–?) – 170  
 Рыков А.И. (1881–1938) – 32, 43  
 Рябов – 162  
 Рясной В.С. (1904–1995) – 19, 20, 30,  
 113, 123, 277  
  
 Сабуров М.З. (1900–1977) – 356, 357  
 Савицкий И.Г. – 220  
 Савицкий Н.В. (1902–?) – 15, 17, 18,  
 172, 173  
 Савченко Б.З. (1905–?) – 170  
 Сажкин Т.А. – 72  
 Сазонов М.И. (1903–?) – 173, 174, 176,  
 473, 475, 512  
 Самодуров В.В. (1902–?) – 311, 314,  
 317, 321, 350  
 Санюкевич И.А. (1903–?) – 174, 178  
 Саркисянц Г.А. (1904–1964) – 113, 470,  
 471, 512  
 Сафонов П.В. (1899–1971) – 263, 269  
 Сафразьян Л.Б. (1893–1954) – 12, 19  
 Свиридов А.С. (1902–?) – 272  
 Семенов И.П. (1905–?) – 389, 398, 476,  
 478, 482, 512  
 Сенкевич Э.И. (1889–1937) – 33, 51, 52  
 Сергеев И.Т. (1908–?) – 9, 265  
 Серебряков С.Г. (1906–1987) – 176–178,  
 472, 474, 475, 513  
 Серов И.А. (1905–1990) – 19, 113, 116,  
 117, 119, 122, 123, 149, 150, 152, 161,  
 163, 172, 398  
 Серов С.Н. – 117  
 Сигуль (Сигуля) В.М. (1902–?) – 169,  
 473, 475, 514  
 Сидоров И.К. (1906–?) – 376, 377, 379,  
 384, 387, 388  
 Силин – 266  
 Симак Е.П. – 164  
 Симановский П.Ш. (1901–1940) – 75,  
 76, 98  
 Симонов Г.А. (1893–1974) – 112  
 Скворцов Н.Я. (1904–?) – 388  
 Скорняков Е.Е. – 63  
 Слепуха Д.А. – 164  
 Смирнов С.С. – 428  
 Смольянинов А.А. (1903–1970) –  
 176–178, 189, 262, 263, 285, 320, 472,  
 474, 475, 514  
 Соколов В.П. (1898–1967) – 109, 110,  
 262  
 Соколов К.М. (1903–1983) – 117, 149,  
 154, 367  
 Сорокин А.Е. (1897–1937) – 61, 63  
 Сорокин И.В. (р. 1917) – 178  
 Сосновиков К.С. (р. 1912) – 14, 15, 17, 18  
 Сосновский И.Ф. (1897–?) – 41  
 Сперанский В.М. (1896–1940) – 374, 375

- Спешков А.Ф. (р. 1912) – 389  
 Сталин (Джугашвили) И.В. (1879–1953) – 7, 13, 19, 30, 36, 37, 67, 69, 70, 72, 74–77, 89, 91, 101, 103–105, 107, 109, 112, 117–119, 124, 126, 128, 131, 137, 140, 147, 149, 150, 160, 161, 163, 166, 179, 216, 220, 223, 226–228, 243, 250–254, 256, 262, 263, 273, 277, 278, 280–282, 296, 299, 300, 302, 303, 305, 306, 308–310, 312, 315, 317, 320, 322, 324, 326, 328, 329, 332, 342, 346, 347, 352, 359, 381, 383, 385, 386, 388, 390, 399, 400, 423, 431, 466, 467  
 Староверов П.Н. (1902–?) – 419  
 Старокадомский М.Л. (1901–1954) – 72  
 Стеблин – 162  
 Степанов С.Н. (1907–?) – 287  
 Стеценко В.С. (р. 1915) – 105, 109, 110  
 Стомаченко А.А. – 220  
 Стрелецкий Н.С. – 365  
 Стыллер А.Р. (р. 1910) – 172, 173  
 Сулин–Этин А.Л. (1903–1939) – 77  
 Суслов М.А. (1902–1982) – 121  
 Тараскин И.П. (1904–?) – 114  
 Татарин А.Ф. (1907–?) – 17  
 Татаринцев П.К. (1893–?) – 228, 257, 268, 302, 311, 314, 315  
 Тевосян И.Ф. (1901–1958) – 408, 419, 411  
 Телин М.В. (р. 1910) – 17, 18  
 Тимофеев М.М. (1896–1977) – 11, 266  
 Титов Н.Ф. (1900–?) – 385, 388, 392, 478, 482, 483, 514  
 Тополин С.А. (1908–1983) – 169, 170, 171, 473, 475, 515  
 Туганов С.Э. (1897–?) – 62  
 Туркатенко Д.К. – 283, 285  
 Уваров В.А. (1904–?) – 262, 266, 292  
 Улесов А.А. – 165  
 Ульрих В.В. (1888–1951) – 75  
 Уоллес Генри Эгард (1888–1965) – 382, 383, 464–466  
 Усевич А.А. (1898–?) – 76  
 Усков А.П. – 165  
 Успенский Д.В. (1902–1989) – 35, 36, 56, 57, 73, 76, 223, 225, 227, 228, 261, 280, 281, 287  
 Фальмин – 162  
 Федоров В.Т. (1902–1989) – 10, 168, 265  
 Фейтельсон В.С. (1899–?) – 390  
 Ферингер Б.П. (1908–?) – 15, 17, 18  
 Фигуровский К.В. (1904–?) – 18  
 Фидман А.И. (1880–?) – 60, 63, 64, 76, 78, 84, 85  
 Филатов Н.А. (1891–1939) – 67  
 Филатова–Петрова А.П. (р. 1923) – 174  
 Филимонов М.В. (1901–?) – 225, 228  
 Филимонов Н.А. (1894–?) – 15–17, 110, 111, 115, 118, 123, 139, 165, 469–471, 515  
 Филиппов И.Г. (1884–1938) – 374, 482  
 Филиппов Т.Ф. (1899–1974) – 105, 289  
 Финарский М.И. (1905–?) – 168, 170–172  
 Фирин–Пупко С.Г. (1898–1937) – 35, 64, 66, 67, 71, 74, 84, 215, 240  
 Флейшакер Е.И. (1886–?) – 62  
 Флоров Б.Н. (1900–?) – 178  
 Фомин И.И. (1904–?) – 140  
 Френкель Н.А. (1883–1960) – 10, 33, 35, 51, 63, 84, 167–173, 191–193, 240, 243–245, 248, 250, 261, 267, 268, 270, 272, 277, 516  
 Фридлянд И.С. – 78  
 Фринновский М.П. (1898–1940) – 77  
 Харитонов Ф.П. (1907–1991) – 320, 399  
 Хломов М.Д. (1905–1945) – 20, 190  
 Хлопьянкин М.И. (1892–1938) – 96, 97  
 Ходырев А.А. (1890–?) – 375, 477, 482, 516  
 Хомич М.И. (1902–?) – 176, 178, 474, 475, 517  
 Хромов В.В. (1908–?) – 9  
 Хруничев М.В. (1901–1961) – 140  
 Хрусталев Н.И. (1884–1935) – 35  
 Хрушев Н.С. (1894–1971) – 65, 67, 71, 77, 114, 229, 254, 300  
 Хряпенок М.Е. (1897–1939) – 99  
 Худяков П.В. (1904–1949) – 168–172, 222, 269, 473, 475, 517  
 Цареградский В.А. (1902–?) – 371, 375, 376, 379, 381, 382, 384, 388, 390, 391, 415, 416, 478, 482, 517  
 Цвелодуб Б.И. (1908–?) – 303, 304, 314, 317, 325



- Цитович Н.А. — 365  
 Цыплаков В.Д. (1903—?) — 14—16
- Чадаев Я.Е. (1904—1985) — 105, 128, 131  
 Чакалев А.К. (1888—?) — 14  
 Чаплыгин — 162  
 Чемберджи Н.К. (1903—1948) — 72  
 Червяков В.А. (1899—?) — 174, 228, 277, 285, 287, 311, 315, 390  
 Черевко П.В. — 149  
 Чередниченко С.Д. (1907—?) — 18  
 Черепанов — 264  
 Черногубов — 162  
 Черномордик Б.Т. (1887—?) — 62  
 Чернышов В.В. (1896—1952) — 11, 16, 19, 21, 107, 169, 172, 175, 179, 250, 265, 267, 290, 304, 315, 344, 376, 382, 399, 403, 407, 408  
 Чесноков С.А. (1903—?) — 168, 169, 258, 269, 270, 473, 475, 518  
 Честных П.П. (1905—?) — 66  
 Чижиков — 162  
 Чугуев Ю.В. (р. 1910) — 408, 410, 411, 418, 476, 518  
 Чуханов И.Н. (1899—?) — 178  
 Чхейдзе — 317
- Шамарин А.В. (1904—1994) — 107, 109, 111  
 Шапошников Н.Ф. (1891—?) — 63, 73, 84  
 Шатов — 231  
 Шашков З.А. (1905—1984) — 20, 21, 120, 121, 129, 149, 357  
 Шверник Н.М. (1888—1970) — 153, 154, 164, 165  
 Шевченко В.Ф. (1908—?) — 387, 392, 400, 403, 416  
 Шёлков М.С. (1908—1986) — 170, 393, 402, 473, 475, 519
- Шемель (Шеммель) И.Д. (1897—?) — 191, 192, 218, 221, 222, 244  
 Шемена С.И. (1903—?) — 256, 257, 261, 264, 265, 269, 407, 408, 479, 482, 519  
 Шехтер Б.С. (1900—1961) — 72  
 Шикторов И.С. (1908—1978) — 111, 123  
 Ширшов П.П. (1905—1953) — 300  
 Шитиков Н.И. (1896—1974) — 105—107, 376, 379  
 Шиян В.В. — 343  
 Шмидт В.В. (1886—1938) — 31, 37  
 Шпаковский Л.В. (1904—?) — 14  
 Штейнберг Д.А. (1897—?) — 170—173  
 Шубладзе К.К. — 150  
 Шулейкин — 351
- Щёкин А.А. (1905—?) — 77, 123, 170, 262, 387  
 Щербаков А.Ф. — 353  
 Щербина — 351  
 Щербинин А.А. (1908—?) — 165
- Экслер С.Д. — 171
- Югов — 258, 269, 271  
 Юдин М.Ф. (1907—1980) — 14, 15, 18, 111, 115, 118, 470, 471, 520  
 Юдин П.А. (1902—1956) — 356  
 Юмашев И.С. (1895—1972) — 351, 358
- Явиц И.Б. (1900—?) — 76  
 Ягода Г.Г. (1891—1938) — 31—35, 44, 50, 52, 56, 57, 62, 63, 67, 68, 71—74, 83, 84, 89, 93, 94, 214, 240, 368, 423  
 Яковлев А.Г. — 66  
 Якубов З.И. (р. 1911) — 18  
 Янсон Н.М. (1882—1938) — 32, 33, 35, 56, 236  
 Яфедов Ф.Я. (1897—1937) — 69

---

## ПЕРЕЧЕНЬ ПУБЛИКУЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ

### Глава 1. Каналы

*Главгидрострой — Главгидроволгодонстрой — Главгидроволгобалтстрой  
НКВД-МВД СССР (1930—1953)*

1. Постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 1668 «Об организации Главного управления гидротехнического строительства НКВД СССР». 11 сентября 1940 г.

2. Приказ НКВД СССР № 001159 «Об организации Главного управления гидротехнического строительства НКВД СССР». 13 сентября 1940 г.

3. Сопроводительное письмо министра речного флота СССР З.А. Шашкова заместителю Председателя Совета Министров СССР Л.П. Берии со справками о транспортном использовании Беломорско-Балтийского канала имени Сталина, Мариинской системы, канала имени Москвы, Рыбинского и Угличского шлюзов на реке Волге. 6 июля 1951 г.

4. Справка заместителя министра внутренних дел СССР В.С. Рясного на имя заместителя Председателя Совета Министров СССР Л.П. Берии о ходе работ по строительству Волго-Балтийского водного пути. 5 июля 1951 г.

### *Беломорско-Балтийский канал*

5. Постановление СТО СССР № 4 «О постройке Балтийско-Беломорского канала». 3 июня 1930 г.

6. Докладная записка Экономического бюро Беломорстроя о перспективном грузообороте на 1932/33 г. ББВП и о себестоимости перевозки грузов. 28 августа 1930 г.

7. Постановление СТО СССР № 74 «Об утверждении Положения об Особом комитете по сооружению Беломорско-Балтийского водного пути». 30 августа 1930 г.

8. Доклад Белморстроя в СНК и СТО СССР о проделанной работе за июнь — сентябрь 1930 г. Сентябрь 1930 г.

9. Рапорт помощника начальника УЛАГа ОГПУ Я.Д. Рапопорта и помощника начальника ТО ОГПУ В.А. Кишкина заместителю председателя ОГПУ Г.Г. Ягоде об использовании рабочей силы на строительстве ББВП. 29 ноября 1930 г.

10. Приказ ОГПУ № 667/359 «О строительстве Беломорско-Балтийского водного пути». 16 ноября 1931 г.

11. Постановление СНК СССР № 1635 «Об открытии Беломорско-Балтийского канала имени Сталина». 2 августа 1933 г.

12. Постановление ЦИК СССР «О предоставлении льгот строителям Беломорско-Балтийского канала имени Сталина». 4 августа 1933 г.

13. Постановление СНК СССР № 1774-384с «О Беломорско-Балтийском комбинате». 17 августа 1933 г.

14. Постановление СНК СССР № 1773-383с «О мероприятиях в связи с организацией Беломорско-Балтийского комбината». 17 августа 1933 г.

15. Приказ ОГПУ № 140 «О Беломорско-Балтийском комбинате ОГПУ». 23 августа 1933 г.

16. Постановление СНК СССР № 321 «О передаче Беломорско-Балтийского канала имени Сталина в ведение Наркомвода». 23 марта 1939 г.

### *Канал Москва — Волга*

17. Постановление СНК СССР № 758 «О назначении П.Я. Бовина начальником Московского Волжского канала». 1 сентября 1931 г.

18. Постановление СНК СССР № 846 с объявлением «Положения о государственном строительстве по сооружению канала Москва — Волга и Московского порта “Москаналстрой”». 10 октября 1931 г.

19. Постановление СНК СССР № 815 «О назначении Л.И. Когана начальником строительства канала Волга — Москва». 26 мая 1932 г.

20. Постановление СНК СССР № 859 «О строительстве водного канала Волга — Москва». 1 июня 1932 г.

21. Приказ ОГПУ № 889/с «Об организации Дмитровского ИТЛ ОГПУ». 14 сентября 1932 г.

22. Постановление СНК СССР № 1652/342 «О строительстве канала Волга — Москва». 28 октября 1932 г.

23. Приказ ОГПУ № 1005 «О назначении руководящего состава по строительству канала Волга — Москва». 31 октября 1932 г.
24. Приказ ОГПУ № 0107 «О назначении С.Г. Фирина начальником Дмитровского ИТЛ ОГПУ». 23 сентября 1933 г.
25. Постановление СНК СССР № 2620 «О назначении С.Я. Жука главным инженером строительства Московско-Волжского канала». 3 декабря 1933 г.
26. Постановление СНК СССР № 2640 «О канале Волга — Москва». 7 декабря 1933 г.
27. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2011 «О строительстве канала Москва — Волга». 7 сентября 1935 г.
28. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2012 «О мероприятиях по подготовке к эксплуатации канала Москва — Волга». 7 сентября 1935 г.
29. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 2074 «О строительстве гидроузлов в районе Углича и Рыбинска». 14 сентября 1935 г.
30. Приказ НКВД СССР № 0156 «Об организации Волжского ИТЛ НКВД». 7 декабря 1935 г.
31. Приказ НКВД СССР № 727 «О назначении М.Д. Бермана начальником строительства канала Москва — Волга». 9 августа 1936 г.
32. Постановление СНК СССР № 254 «О строительстве Южного порта на Москве-реке». 15 февраля 1937 г.
33. Постановление СНК СССР № 590 «О ходе работ по строительству канала Волга — Москва и о подготовке канала к пуску». 9 апреля 1937 г.
34. Приказ НКВД СССР № 651 «О назначении З.Б. Кацнельсона начальником Дмитровского ИТЛ НКВД». 29 апреля 1937 г.
35. Приказ НКВД СССР № 188 «Об образовании управления эксплуатации канала Москва — Волга». 8 мая 1937 г.
36. Приказ НКВД СССР № 192 «О награждении главного инженера строительства канала Волга — Москва С.Я. Жука». 15 мая 1937 г.
37. Приказ НКВД СССР № 00266 «Об усилении охраны строительства канала Волга — Москва». 20 мая 1937 г.
38. Постановление СНК СССР № 908 «О работе канала Москва — Волга». 7 июня 1937 г.

39. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об окончании строительства канала Москва — Волга». 4 июля 1937 г.

40. Постановление ЦИК и СНК СССР № 103/1113 «О награждении и льготах для строителей канала Москва — Волга». 14 июля 1937 г.

41. Приказ НКВД СССР № 013 «О реорганизации Дмитровского ИТЛ в отдельный Дмитровский район». 31 января 1938 г.

### *Волго-Донской канал*

42. Письмо С.Н. Круглова и С.Я. Жука И.В. Сталину и Л.П. Берии о строительстве Волго-Донского канала. 13 июня 1946 г.

43. Письмо С.Н. Круглова и С.Я. Жука И.В. Сталину, Л.П. Берии и Н.А. Вознесенскому о строительстве Волго-Донского канала и Цимлянского гидроузла. 8 марта 1947 г.

44. Постановление Совета Министров СССР № 561-201с «О проектно-изыскательских работах по Волго-Донскому водному пути, орошению и обводнению засушливых земель в прилегающих к нему районах». 16 марта 1947 г.

45. Постановление Совета Министров СССР № 480-183с «О строительстве Волго-Донского водного пути и комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона». 27 февраля 1948 г.

46. Письмо С.Н. Круглова и С.Я. Жука на имя Л.П. Берии о ходе строительства Волго-Донского водного пути. 11 сентября 1948 г.

47. Резолюция Л.П. Берии на письме С.Н. Круглова и С.Я. Жука о ходе строительства Волго-Донского водного пути. 13 сентября 1948 г.

48. Постановление Совета Министров СССР № 1978-748с «Об ускорении строительства Волго-Донского водного пути». 18 мая 1949 г.

49. Постановление Совета Министров СССР № 4960-1909с «Об укреплении руководства строительством Волго-Донского водного пути». 31 октября 1949 г.

50. Письмо С.Н. Круглова и С.Я. Жука И.В. Сталину о ходе строительства Волго-Донского водного пути. 2 ноября 1950 г.

51. Постановление Совета Министров СССР № 5060 «О строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях». 27 декабря 1950 г.

52. Постановление Совета Министров СССР № 2992-1406с «О подготовке к открытию навигации на Волго-Донском водном пути в 1952 г.». 16 августа 1951 г.
53. Постановление Совета Министров СССР № 2301-875с «О снижении наказания и досрочном освобождении заключенных, особо отличившихся на строительстве Волго-Донского водного пути». 15 мая 1952 г.
54. Постановление Совета Министров СССР № 2346 «Об образовании правительственной комиссии по приемке готовых сооружений Волго-Донского водного пути». 19 мая 1952 г.
55. Письмо С.Н. Круглова и И.А. Серова на имя Л.П. Берии о ходе проводки судов по Волго-Донскому водному пути. 12 июня 1952 г.
56. Письмо И.Т. Гришина, Н.В. Киселева и С.Н. Круглова в ЦК ВКП(б) о присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени И.В. Сталина. 26 июня 1952 г.
57. Проект Указа ПВС СССР «О присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени И.В. Сталина». Июль 1952 г.
58. Поручение Н.А. Булганина, Л.П. Берии и Г.М. Маленкова о рассмотрении на Бюро Совета Министров СССР предложения о присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени И.В. Сталина. 30 июня 1952 г.
59. Указ ПВС СССР «О присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени В.И. Ленина». 10 июля 1952 г.
60. Постановление Совета Министров СССР № 3187 «Об открытии Волго-Донского судоходного канала». 10 июля 1952 г.
61. Постановление Совета Министров СССР № 3319 «О мероприятиях в связи с открытием Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина». 18 июля 1952 г.
62. Письмо С.Н. Круглова и И.А. Серова в Бюро Президиума Совета Министров СССР о льготах заключенным, отличившимся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина. 11 августа 1952 г.
63. Постановление Совета Министров СССР № 3790-1513с «О льготах заключенным, отличившимся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина». 18 августа 1952 г.
64. Указ ПВС СССР «О льготах заключенным, отличившимся на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина». 18 августа 1952 г.
65. Указ ПВС СССР «О присвоении звания Героя Социалистического Труда строителям Волго-Донского судоходного канала имени В.И. Ленина». 19 сентября 1952 г.

66. Постановление Совета Министров СССР № 5216-2229с «Об утверждении акта правительственной комиссии по приемке Волго-Донского канала имени В.И. Ленина, Цимлянского гидроузла и сооружений для орошения первой очереди 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области». 19 декабря 1952 г.

## Глава 2. Железные дороги

### *ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР (1940—1953)*

67. Постановление СНК СССР № 17-6с «Об организации Главного управления железнодорожного строительства в составе НКВД СССР». 4 января 1940 г.

68. Приказ НКВД СССР № 0014 «О реорганизации руководства железнодорожным строительством НКВД СССР». 4 января 1940 г.

69. Приказ НКВД СССР № 043 «О размещении ГУЖДС НКВД СССР». 29 января 1940 г.

70. Приказ НКВД СССР № 00849 «О переводе ГУЛЖДС НКВД СССР в г. Киров». 2 июля 1941 г.

71. Приказ НКВД СССР № 0453 «Об объединении руководства работами лагерей НКВД СССР, расположенных в Коми АССР». 24 октября 1941 г.

72. Приказ НКВД СССР № 0385 «О руководстве горно-топливными лагерями НКВД СССР». 5 октября 1943 г.

73. Справка об истории организации и деятельности ГУЖДС-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР за 1940—1953 гг., составленная ГУЖДС МПС СССР. 22 декабря 1953 года.

### *БАМ*

74. Постановление СНК СССР № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». 13 апреля 1932 г.

75. Постановление СНК СССР № 612/150/с «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги». 25 апреля 1932 г.

76. Постановление СНК СССР № 1639/333сс «Об объектах строительства, выполняемых силами ОГПУ». 25 октября 1932 г.

77. Постановление СНК СССР № 1650/340с «О строительстве Байкало-Амурской магистрали». 27 октября 1932 г.

78. Приказ ОГПУ № 1020/с «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги (БАМ)». 10 ноября 1932 г.

79. Постановление СНК СССР № 1772-382с «О назначении Н.А. Френкеля начальником Байкало-Амурской магистрали». 17 августа 1933 г.

80. Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1402-317с «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». 17 августа 1937 г.

81. Приказ НКВД СССР № 00561 «Об организации строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». 2 сентября 1937 г.

82. Приказ НКВД СССР № 0100 «Об организации Управления железнодорожного строительства ГУЛАГа НКВД СССР на Дальнем Востоке». 22 мая 1938 г.

83. Доклад начальника ГУЖДС НКВД СССР Н.А. Френкеля наркому внутренних дел СССР Л.П. Берии о строительстве новых железных дорог. 4 июня 1940 г.

84. Приказ НКВД СССР № 001101 «О прекращении строительных работ на БАМе». 18 августа 1941 г.

85. Доклад Л.П. Берии И.В. Сталину об окончании строительства железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань (бухта Ваннина). 27 июля 1945 г.

86. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину о приеме в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань и о награждении строителей этой дороги. 30 января 1947 г.

87. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину, В.М. Молотову, Л.П. Берии и Н.А. Вознесенскому об окончании строительства железнодорожной линии Известковая — Ургал Байкало-Амурской магистрали. 31 мая 1947 г.

88. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину об окончании строительства железнодорожной линии Тайшет — Братск Байкало-Амурской магистрали. 7 ноября 1947 г.

89. Ходатайство министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова на имя И.В. Сталина о награждении строителей железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань. 30 апреля 1948 г.

90. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину, В.М. Молотову, Л.П. Берии, Г.М. Маленкову, Н.А. Булганину, А.И. Микояну, Л.М. Кагановичу и Н.С. Хрущеву об окончании строительства железнодорожной линии Тайшет — Усть-Кут. 13 августа 1951 г.



*Северо-Печорская железнодорожная магистраль*

91. Приказ НКВД СССР № 090 «О реорганизации Ухто-Печорских лагерей НКВД». 10 мая 1938 г.

92. Приказ НКВД СССР № 00597 «О строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали». 14 мая 1940 г.

93. Приказ НКВД СССР № 001204 «О строительстве железнодорожной линии Коноша — Котлас». 25 сентября 1940 г.

94. Приказ НКВД СССР № 001606 «О проверке состояния Печорского железнодорожного лагеря НКВД СССР». 25 декабря 1940 г.

95. Приказ НКВД СССР № 0220 «О результатах обследования комиссией НКВД СССР состояния Печорского железнодорожного лагеря НКВД и мероприятиях по выполнению плана 1941 г.». 30 апреля 1941 г.

96. Приказ НКВД СССР № 00185 «Об объединении управлений Заполярлага и Печорлага НКВД в одно управление». 25 января 1942 г.

97. Письмо Прокурора СССР В.М. Бочкова народному комиссару внутренних дел СССР Л.П. Берии о большой смертности заключенных Севураллага и Севпечлага НКВД СССР. 14 февраля 1942 г.

98. Доклад МВД СССР И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову о выполнении плана капитальных работ 1949 г. по строительству железных дорог. 17 января 1950 г.

99. Постановление Совета Министров СССР № 2703 «О передаче в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Кожва — Воркута». 29 июня 1950 г.

*Железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор*

100. Приказ МВД СССР № 00955 «О строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор». 10 сентября 1947 г.

101. Доклад МВД СССР И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову об окончании строительства железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор. 3 ноября 1949 г.

102. Постановление Совета Министров СССР № 499-179с «Об утверждении основных показателей Улан-Баторской железной дороги». 9 февраля 1950 г.

103. Письмо министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и заместителя министра иностранных дел СССР В.А. Зорина И.В. Сталину о награждении строителей железной дороги Наушки — Улан-Батор. 28 июня 1951 г.

*Железнодорожная линия Чум — Салехард — Игарка*

104. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и начальника Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР А.А. Афанасьева И.В. Сталину о ходе подготовки и состоянии работ Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП при СМ СССР. 7 апреля 1947 г.

105. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова и начальника Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР А.А. Афанасьева И.В. Сталину и Л.П. Берии о ходе работ по изысканиям и проектированию морского порта в районе Обской губы и железнодорожной линии к нему. 9 мая 1947 г.

106. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину и Л.П. Берии о ходе выполнения постановления Совета Министров СССР от 22 апреля 1947 г. «О строительстве железнодорожной линии к морскому порту в Обской губе». 3 октября 1947 г.

107. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину об укладке железнодорожного пути от станции Чум Печорской железной дороги до станции Полярный Урал. 7 ноября 1947 г.

108. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину о проектно-изыскательских работах, строительстве железнодорожной линии Чум — Обская — мыс Каменный и подготовительных работах по строительству морского порта в Обской губе. 20 июля 1948 г.

109. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину и Л.П. Берии о ходе выполнения постановления Совета Министров СССР от 29 января 1949 г. о строительстве железной дороги от Салехарда к месту строительства морского порта в районе Игарки на реке Енисей. 12 апреля 1949 г.

110. Справка МВД СССР о районе Салехард — Игарка и бывшем строительстве железной дороги на этой территории. 5 апреля 1956 г.

*Тоннель под Татарским проливом*

111. Сопроводительное письмо Л.П. Берии на имя И.В. Сталина и Н.А. Булганина с проектом постановления Совета Министров СССР о строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив. 13 апреля 1950 г.

112. Постановление Совета Министров СССР № 1795-702сс «О строительстве железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив». 5 мая 1950 г.

113. Сопроводительное письмо МВД СССР на имя Л.П. Берии с проектом постановления Совета Министров СССР о мероприятиях по развертыванию строительства железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине и паромной переправы через Татарский пролив на 1951 г. 27 декабря 1950 г.

114. Письмо Л.П. Берии в Бюро Президиума Совета Министров СССР о состоянии строительства железной дороги Комсомольск — Победино на Сахалине с тоннелем и паромной переправой через Татарский пролив. 1 февраля 1951 г.

115. Заключение Госстроя СССР № 422сс по техническому проекту на строительство тоннельного перехода под Татарским проливом. 22 ноября 1952 г.

### Глава 3. Добыча золота на Колыме

#### *Дальстрой*

116. Постановление Совета Труда и Оборона № 516 «Об организации государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы “Дальстрой”». 13 ноября 1931 г.

117. Постановление Совета Труда и Оборона № 518 «О назначении Э.П. Берзина директором треста “Дальстрой”». 14 ноября 1931 г.

118. Постановление Совета Труда и Оборона № 522 «Об организации представительства треста “Дальстрой” в г. Москве». 16 ноября 1931 г.

119. Постановление Совета Народных Комиссаров СССР № 246с «Об отпуске тресту “Дальстрой” 20 миллионов рублей на образование уставного капитала». 18 ноября 1931 г.

120. Постановление Совета Народных Комиссаров № 372/79сс «О выделении “Дальстрою” средств на 1932 г.». 20 марта 1932 г.

121. Приказ ОГПУ № 287с «Об организации Северо-Восточного лагеря». 1 апреля 1932 г.

122. Отчет о работе Дальстроя за 10 лет (1932—1942 гг.). 1 ноября 1942 г.

123. Телеграмма начальника Дальстроя НКВД СССР И.Ф. Никишова наркому внутренних дел СССР Л.П. Берии о посещении Дальстроя вице-президентом США Генри Уоллесом. 29 мая 1944 г.

124. Телеграмма начальника Дальстроя НКВД СССР И.Ф. Никишова наркому внутренних дел СССР Л.П. Берии о посещении Дальстроя вице-президентом США Генри Уоллесом. 3 июня 1944 г.

125. Телеграмма начальника Дальстроя НКВД СССР И.Ф. Никишова наркому внутренних дел СССР Л.П. Берии о приветственной телеграмме вице-президента США Генри Уоллеса. 5 июля 1944 г.

126. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову о выполнении годового плана добычи золота, платины и серебра. 27 декабря 1949 г.

127. Доклад министра внутренних дел СССР С.Н. Круглова И.В. Сталину, Л.П. Берии и Г.М. Маленкову о выполнении годового плана добычи олова. 31 декабря 1949 г.

---

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	5
<b>Глава 1. Каналы .....</b>	<b>9</b>
Главгидрострой — Главгидроволгодонстрой — Главгидроволгобалтстрой НКВД-МВД СССР (1930—1953) .....	9
Беломорско-Балтийский канал .....	30
Канал Москва — Волга .....	59
Волго-Донской канал .....	102
<b>Глава 2. Железные дороги .....</b>	<b>167</b>
ГУЖД-ГУЛЖДС НКВД-МВД СССР (1940—1953) .....	167
БАМ .....	213
Северо-Печорская железнодорожная магистраль .....	256
Железнодорожная линия Наушки — Улан-Батор .....	277
Железнодорожная линия Чум — Салехард — Игарка .....	300
Тоннель под Татарским проливом .....	339
<b>Глава 3. Добыча золота на Колыме .....</b>	<b>368</b>
Дальстрой (1931—1953) .....	368
<b>Приложения: .....</b>	<b>469</b>
Руководство Главгидростроя .....	469
Руководство ГУЛЖДС .....	472
Руководство Дальстроя .....	476
Биографические справки на руководителей Главгидростроя, ГУЛЖДС, Дальстроя и их заместителей .....	484
Движение заключенных в лагерях на «сталинских стройках» (статистические данные) .....	522
Список сокращений .....	539
Именной указатель .....	546
Перечень публикуемых документов .....	555



# RUSSIA. THE XX<sup>th</sup> CENTURY

---

D O C U M E N T S

## Stalin's GULAG construction projects 1930—1953

The record of major construction projects of GULAG-GULZHDS-Glavhydrostroy of the USSR OGPU-NKVD-MVD, initiated or closely watched over by Stalin, is documented in the materials included in this volume. In Stalin days those designs were called «the great Stalin construction projects», «Stalin's construction projects of communism», etc.

The documents chronicle construction of Belomorsko-Baltiysky, Moscow-Volga, Volgo-Don canals, of railways (BAM, North-Pechora, Naushki — Ulan-Bator, Chum — Salekhard — Igarka, Komsomolsk-on-Amur — Pobedino) and of a tunnel under the Tatar Strait. They also reveal the origins and functioning of «Dalstroy» — the Chief Directorate of Construction in the Far North, one of the largest subdivisions of the USSR NKVD-MVD.



# РОССИЯ. XX ВЕК

Д О К У М Е Н Т Ы

## Сталинские стройки ГУЛАГа 1930—1953

Редакторы А.А. Беляев, А.Б. Григорьев  
Компьютерная верстка Г.Н. Жильцовой

ЛР № 061660 от 06.01.97 г.

Подписано к печати 14.06.05. Формат 70х100 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Гарнитура Таймс. Бумага офсетная.

Печать офсетная. Усл.-печ.л. 45,79.

Тираж 1500 экз. Заказ № 0415110.

ООО Издательская фирма «Материк»  
101000, Москва, ул. Мясницкая, 24, стр. 3.  
Тел. / факс (095) 925-02-62

E-mail: [materik@awax.ru](mailto:materik@awax.ru)

<http://www.materik.info>

Отпечатано в ОАО «Ярославский полиграфкомбинат»  
150049, Ярославль, ул. Свободы, 97

