

## К ВОПРОСУ О ЧИСЛЕ ЖЕРТВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОТЛАССКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА

*История – не мёртвое изложение подробностей  
известных фактов, а бич, карающий фальсификацию*  
А.А.Свечин

В третьем выпуске сборника «Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России» была опубликована работа Ирины Андреевны Дубровиной «Голод и смертность при строительстве железнодорожного моста в Котласе (1942-1943 годы)». В этом исследовании, созданном на основе ранее опубликованной газетной статьи<sup>1</sup>, по результатам изучения лагерных бухгалтерских отчётов, хранящихся в Государственном архиве Российской Федерации, была обоснована цифра численности жертв при строительстве железнодорожного моста через Малую Северную Двину в 25000 человек (более точно, 24946 человек)<sup>2</sup>. Данная цифра как единственная, имеющая научное обоснование, была безоговорочно принята местной общественностью за истину и, более того, с поспешностью увековечена. В результате в городе Котласе появились соответствующие надписи на информационном стенде мемориального кладбища жертв политических репрессий «Макариха», памятном знаке мостостроителям на кладбище у железнодорожной станции Заовражье, поклонном кресте строителям моста на левом берегу Северной Двины. В недавно изданной русско-польской брошюре «Всегда помним...», посвящённой репрессиям в Котласе, цифра в 25000 погибших подаётся уже как непреложный факт<sup>3</sup>. Однако торопливость в научной работе, а тем более во внедрении её результатов на практике, редко доводит до добра.

Выводы И.А.Дубровиной лишь однажды были подвергнуты сомнению на страницах местной прессы, но без достаточной доказательной базы<sup>4</sup>. Разумеется, к столь сложному и больному вопросу следует подходить более основательно. И здесь в первую очередь необходимо отметить, что в опубликованной И.А.Дубровиной статье присутствует серьёзное внутреннее противоречие. Ирина Андреевна приводит указанную цифру сначала как общую численность жертв трёх исправительно-трудовых лагерей (Котласлага, Севдвинлага и Севжелдорлага) за 1942-1943 годы, а затем объявляет, что это численность жертв при строительстве Котласского моста. Однако с научно-методической точки зрения данный подход неверен и хронологически, и территориально.

Дело в том, что возведение моста №10 (Котласского моста) продолжалось не два года, а две зимы – 1941-1942 и 1943-1944 годов<sup>5</sup>, хотя заранее осуществлялась масштабная подготовка: строились подъездные пути, со-

оружались насыпи и выемки, велись кессонные работы. Основной объём мостостроительных работ пришёлся на наиболее страшную первую военную зиму, когда был возведён комбинированный мост. На следующем этапе проводилась лишь реконструкция, то есть замена перекрывавших мостовые пролёты временных деревянных ферм постоянными металлическими. Работы велись с начала декабря по середину апреля, когда на Северной Двине держался крепкий лёд. Летом строительные работы непосредственно на объекте прекращались, велась лишь заготовка необходимых материалов и сборка мостовых ферм<sup>6</sup>. Подавляющее большинство лагерного контингента в этот период занималось иной деятельностью: укреплением полотна железной дороги, станционным строительством, лесозаготовками и сельскохозяйственным трудом. Поэтому расчёт числа жертв необходимо вести, суммируя соответствующую лагерную отчётность по двум зимним периодам. Однако, поскольку отчётность велась в целом по лагерям, а не отдельно по Котласскому мосту, общее количество погибших можно установить лишь приблизительно.

Наиболее продуктивным здесь является суммирование отчётных данных по первым кварталам 1942 и 1944 годов, когда осуществлялись основные мостостроительные работы. Это подтверждает и докладная записка о деятельности подчинённого Севжелдорлагу Котласского мостозавода от 16 июня 1944 года: «Обеспеченность рабсилой за всё время работы завода составляла около 80% против плана. Увеличение рабсилы наблюдалось в наиболее напряжённые периоды работы завода, т.е. в 1-м квартале, и резкое уменьшение – после окончания предледоходных работ, т.е. во 2-м и 3-м кварталах»<sup>7</sup>. Поскольку к сооружению моста привлекались далеко не все заключённые, общее число жертв за первый квартал вполне может быть сопоставлено с числом погибших на строительстве моста за более долгий зимний период, учитывая крайнюю сложность объекта. Разумеется, полученные таким образом данные также будут весьма приблизительными, но на порядок точнее приведённых И.А.Дубровиной. Кроме того, подобная методика избавляет от введения умозрительных поправочных коэффициентов, позволяя оперировать точными цифрами.

При этом важно указать, что строительство Котласского моста вели не три лагеря, а один – Северный железнодорожный (Севжелдорлаг). Упомянутое И.А.Дубровиной поглощение проводившего подготовительные работы Севдвинлага Севжелдорлагом произошло отнюдь не во время строительства, а только в 1946 году<sup>8</sup>. В целом функции лагерей распределялись следующим образом: Севжелдорлаг строил мост №10 и дорогу Котлас – Усть-Кожва, Севдвинлаг был занят работами на трассе Коноша – Котлас, а Котласлаг занимался перегрузочными и сельскохозяйственными работами, и для него мост был непрофильным объектом<sup>9</sup>. Разумеется, два последних лагеря оказывали помощь в строительстве моста через Северную Двину как ключевого транспортного звена Северо-Печорской магистрали, воз-

можно, и с отвлечением части своих трудовых ресурсов, но точные форма и масштабы этой помощи неизвестны. Поэтому примерное число жертв при строительстве Котласского моста определяется убылью лагерного контингента Севжелдорлага за первые кварталы 1942 и 1944 годов.

Согласно проходившим под грифом «Совершенно секретно» карточкам учёта движения заключённых по Севжелдорлагу, хранящимся ныне в Государственном архиве Российской Федерации, число умерших в лагере за первый квартал 1942 года составило 2341 человек, а за первый квартал 1944 года – 598 человек<sup>10</sup>. Суммируя, получаем цифру в 2939 человек, округлённо – 3000 человек. К сожалению, более точными сведениями автор не располагает. Подсчитать же число погибших во время предварительных кессонных работ, проведённых Севдвинлагом в 1941 году, не представляется возможным из-за отсутствия соответствующих данных, хотя в силу специфики таких работ, не требовавших массового привлечения заключённых, это количество должно быть невелико.

Дискуссионным пока является вопрос и об учёте погибших во время интенсивных мостостроительных работ в декабре 1941 года, когда основной стройкой был не мост №10, а прокладка обходных путей на сооружаемый тогда же временный свайно-ледовый мост через Северную Двину в районе Жернаково, пущенный в эксплуатацию 20 декабря и просуществовавший до весны 1942 года. Рассуждая строго логически, погибших при строительстве временного моста нельзя считать жертвами строительства моста №10. Если же говорить о смертности по лагерю в целом, то она не была в то время сколько-нибудь исключительным явлением. Уровень смертности по Севжелдорлагу в 1942-1944 годах был высоким (1942 – 18%, 1943 – 22,9%, 1944 – 9,9%), но в целом не выходил за рамки средне-статистических показателей по лагерям Европейского Севера России (1942 – 24,9%, 1943 – 22,4%, 1944 – 9,25%)<sup>11</sup>. Прибытие же новых этапов в военные годы было ограничено и даже не компенсировало убыль заключённых Севжелдорлага<sup>12</sup>.

Главной проблемой, не позволяющей пока прийти к окончательным выводам по рассматриваемому вопросу, является выяснение точного числа работавших при возведении моста. И.А.Дубровина без какого-либо обоснования называет цифру в 36000 человек<sup>13</sup>. Согласно данным Г.Ф.Сергеевой, основанным на воспоминаниях участников строительства, «количество работающих колебалось от 19 до 30 тысяч»<sup>14</sup>. Однако эти цифры явно преувеличены. На 1 января 1942 года вся численность заключённых Севжелдорлага составляла 53344 человека, 1 января 1943 года – 29741 человек, 1 января 1944 года – 14757 человек<sup>15</sup>. И эти люди строили не только Котласский мост длиной 946 метров, а возводили грандиозную железнодорожную трассу Котлас – Усть-Кожва протяжённостью 728 километров с мостами через такие крупные реки, как Виледь, Вычегда, Вымь, Икма. Даже при том, что мост №10 являлся ключевым объектом,

столь большое отвлечение сил на его строительство было попросту невозможным, ибо оголяло иные участки работ, и технологически нецелесообразным, так как явно превышало требуемое число рабочих. Для сравнения: на почти одновременном сооружении моста через реку Печора длиной 717 метров непосредственно мостостроительными работами были заняты лишь 150 заключённых, хотя на подсобных работах людей трудилось в несколько раз больше<sup>16</sup>. Сокращение же численности лагерного контингента связано отнюдь не со страшной смертностью, а с постепенным уменьшением объёма работ, порученных Севжелдорлагу: возведение железной дороги завершалось, и людей перемещали в другие лагеря и на иные объекты. Следовательно, приведённые И.А.Дубровиной и Г.Ф.Сергеевой цифры можно рассматривать только как попытку оценить суммарную численность работавших за весь период строительства моста.

Таким образом, общее количество жертв при строительстве Котласского железнодорожного моста на настоящем этапе изучения вопроса может быть оценено максимум в 3000 человек, что существенно ниже, чем поспешно навязываемая по ущербным идеологическим соображениям (согласно известному принципу «чем хуже – тем лучше») цифра в 25000 человек. Разумеется, приведённые цифры – не истина, а лишь приближение к ней, и реальные показатели смертности, видимо, ещё меньше. Более точно количество погибших при строительстве Котласского моста можно установить, лишь проведя дополнительный поиск статистической информации в государственных, региональных и ведомственных архивах. Но это – задача более масштабного исследования.

Исходя из выше изложенного, ценность рассмотренной работы И.А.Дубровиной определяется прежде всего приведённым статистическим материалом, впервые включённым в научный оборот. Однако поспешные умозаключения и неверная методика подсчёта обесценили теоретическое значение упомянутой статьи. Приведённые в ней цифры не имеют прямого отношения к строительству Котласского моста. К сожалению, пример такого обращения с ценным архивным материалом – далеко не единственный, и определяется он не только недостаточным уровнем квалификации исследователя, но и существующей общероссийской тенденцией формирования ложной исторической памяти. Фальсификация истории, увы, характерна не только для тоталитарного политического режима...

<sup>1</sup> Дубровина И. Голод и смертность на строительстве железнодорожного моста в Котласе [в] 1942-1943 годах // «30 октября». 2006. №68. С.6-7.

<sup>2</sup> Дубровина И.А. Голод и смертность при строительстве железнодорожного моста в Котласе (1942-1943 годы) // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып. 3. Материалы межрегиональной научно-практической конференции 29-30 марта 2008 года. Котлас: ФГОУ ВПО «СПГУВК», 2008. С.110.

- <sup>3</sup> Дубровина И., Клапинок М., Дембовска А. Всегда помним... Книга о жертвах политических репрессий в Котласе. [Котлас: б.и., 2009.] С.16.
- <sup>4</sup> Откуда такие цифры? // Вечерний Котлас. 2010. 19 февраля. С.19.
- <sup>5</sup> Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф.9407. Оп.1. Д.264. Л.5-7. За указание на источник благодарю И.А.Дубровину.
- <sup>6</sup> Упадышев Н.В. Котласский мостозавод // Железнодорожный транспорт. 2005. №10. С.76-77.
- <sup>7</sup> ГАРФ. Ф.9407. Оп.1. Д.264. Л.10. За указание на источник благодарю И.А.Дубровину.
- <sup>8</sup> Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Архангельском Севере: 1919-1953 годы. Архангельск: Поморский университет, 2004. С.113.
- <sup>9</sup> Там же. С.98-110.
- <sup>10</sup> ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.382. Л.10; Д.415. Л.5. За указание на источник благодарю Н.В.Упадышева.
- <sup>11</sup> Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Европейском Севере России: генезис, эволюция, распад. Архангельск: Поморский университет, 2007. С.282.
- <sup>12</sup> ГАРФ. Ф.9414. Оп.1а. Д.372. Л.11; Д.382. Л.10об.; Д.399. Л.5об.; Д.415. Л.5об. За указание на источник благодарю Н.В.Упадышева.
- <sup>13</sup> Дубровина И.А. Мостостроители. Судьбы // Двинская земля. Вып. 6. Материалы шестых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. Котлас: [б.и.], 2010. С.45.
- <sup>14</sup> Сергеева Г.Ф. Строительство железнодорожного моста через Малую Северную Двину, 1939-1945 гг. // Двинская земля. Вып. 2. Материалы вторых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. Котлас: Правда Севера, 2003. С.228.
- <sup>15</sup> Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Европейском Севере России: генезис, эволюция, распад. Архангельск: Поморский университет, 2007. С.281.
- <sup>16</sup> Азаров О.И. По тундре, по железной дороге... // Покаяние: Мартиролог. Т.2. Сыктывкар: Фонд «Покаяние», 1999. С.191.

*Горынцева Д.Л.*

### **ДВИЖЕНИЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРОВ И ИЗОБРЕТАТЕЛЕЙ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В СЕРЕДИНЕ XX ВЕКА В ГОРОДЕ КОТЛАСЕ И КОТЛАССКОМ РАЙОНЕ**

Движение рационализаторов и изобретателей на водном транспорте в Котласе и районе зародилось в годы первой пятилетки. Сопрягалось оно с необходимостью выполнения заданий первого пятилетнего плана по судоремонту, объему грузопассажирских перевозок и сплаву леса, а также со стремлением включиться во всесоюзное социалистическое соревнование. Высокие трудовые показатели достигались посредством организации сверхурочных работ, субботников и воскресников.