

ВГЛЯДЫВАЯСЬ

В

ПРОШЛОЕ



K 63.3

109848

B24 - 43

ВГЛЯДЫВАЯСЬ В ПРОШЛОЕ.

300-00

7-10-41 КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗДНЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

30.12

10.01

21/01

28.03

11.07

г. Печора, типография Зак. № 1050

К 63.3

- 43

В 24

(бумажный) Б.Л. Кеди

КОД

ВГЛЯДЫВАЯСЬ В ПРОШЛОЕ



109848 ✓

ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ
гор. Печора.

Печорская
ЦБС

МУП «Издательство «Печорское время»
2009

ББК 63.3 (2Рос.Ком)

В24

В24 Вглядываясь в прошлое. — Печора: Печорское время, 2009. — 232 с.: ил.

Краеведческий сборник содержит разнообразный по жанру материал о Печоре 40-х-50-х годов XX века и посвящен тем, кто строил наш город в суровые годы массовых политических репрессий. В выпуске сборника участвовали члены Печорского отделения Российского общества «Мемориал»

ББК 38.7 Ком-4

Авторский коллектив выражает признательность
Виктору Михайловичу ФЕДОСЕЕВУ за идею создания книги, финансовую поддержку издания и содействие в сборе краеведческого материала.

© МУП «Издательство «Печорское время», 2009

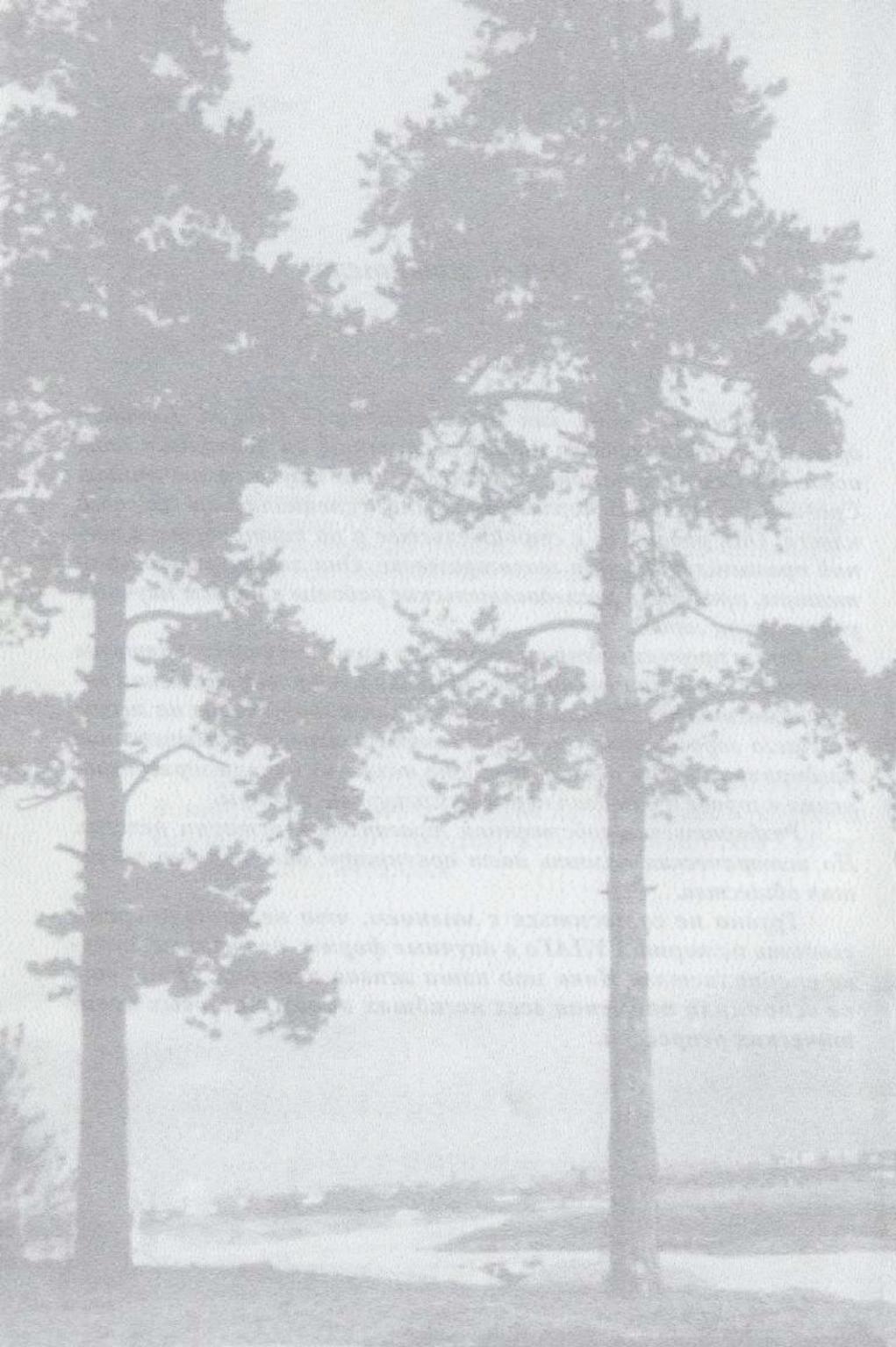
От составителя

Это книга о том, как начинался город Печора. Подобно другим северным городам нашей республики, он появился в годы освоения Севера с помощью подневольного труда заключенных. Среди обитателей Печорлага было много специалистов высокого класса. Они работали в строительстве и на транспорте, в лесной промышленности и геологоразведке. Они лечили и создавали театры, проводили исследовательские работы в первом научном учреждении города.

Книга предназначена прежде всего молодым людям, которым надо знать, чьими руками и какой ценой построена железная дорога и мост через Печору, возведены дома и сооружения на месте будущего города, открыт речной порт и первое промышленное предприятие — лесокомбинат, кто положил начало здравоохранения в городе и создавал первые культурные центры.

Разбираться в собственной трагической истории нелегко. Но историческая память дает ориентиры дальнейшего развития общества.

Трудно не согласиться с мнением, что не пришло время уводить историю ГУЛАГа в научные формы, доступные только специалистам. Пока это наша живая история. И мы еще не вспомнили поименно всех погибших в годы массовых политических репрессий.



ГЛАВА ПЕРВАЯ

Город начинался...

O. Азаров

Дорога к углю

МНОГО лет уже миновало, но память возвращает нас к событиям великим по своему масштабу и трагедии. Это память о той Кomi республике, которая наряду с Колымой, Магаданом, Норильском и Карагандой была одним из самых больших островов «архипелага ГУЛАГ». Память о заключенных, военно-пленных, солдатах и офицерах, комсомольцах и вольнонаемных специалистах, добровольно или принудительно привезенных в лагеря стройки НКВД, руками которых в 30-х — середине 50-х годов было начато промышленное освоение севера республики — добыча полезных ископаемых, прокладка железных дорог, сооружение угольных шахт и нефтяных скважин, строительство городов и рабочих поселков. На их долю выпали непосильный труд, полярные ночи, морозы и четырехнедельное лето.

28 октября 1937 года Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о строительстве Северо-Печорской железнодорожной магистрали протяженностью 1560 километров с вводом в эксплуатацию в 1945 году. Решающее значение для всей дороги имел Кожвинский промышленно-транспортный комплекс (мост через реку Печору, железнодорожная станция, локомотивное депо, лесокомбинат, снабженческие базы, пересыльный пункт, лазареты и сангородки, другие промышленные и лагерные объекты).

Подготовка к строительству началась в 1938 году, когда на высоком берегу Печоры появились первые заключенные. Об этом вспоминает Сергей Петрович Артемьев — секретарь комитета ВЛКСМ Магнитогорского металлургического комбината, узник Печоржелдорлага:

«В составе каравана из восьми барж и четырех буксиров мы отплыли из Нарьян-Мара. Пять барж в три яруса были набиты заключенными, по четыреста человек в каждой. Воздуха не хватало: на всю палубу один люк. Тут же в трюмах справляли естественные потребности. На палубе охрана с пулеметами и сторожевыми собаками.

8 июля 1938 года прибыли на Канин Нос. Из барж стали выползать ослабевшие люди, помогая друг другу забраться на крутой берег... Один из заключенных, бывший военный, упал и не смог подняться. Подбежавший охранник ударил его прикладом. Я пытался помочь упавшему, но получил удар в спину, и мы оба покатились вниз. Со всех сторон закричали, что это произвол, что нас привезли на север на расправу. Товарищи по этапу помогли нам взобраться наверх. На этом месте теперь памятник Русанову.

Из трюмов вытащили около ста трупов, сделали «шмон», сняли с них одежду и голых побросали в реку. Одежду сожгли на костре.

Разбившись по бригадам, мы приступили к выгрузке тачек, лопат, кирок, клиньев, колючей проволоки. Сразу пустили вековую тайгу «под пилу». Корчевали пни. Начали рыть землянки, возводить вышки для охранников.

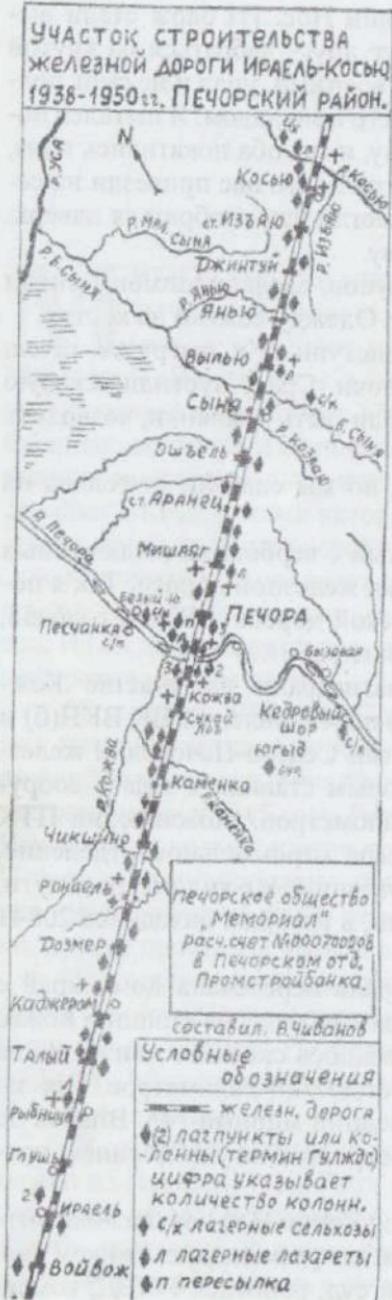
Вокруг было много дичи, зверей, но мы слабели от голода на лагерном довольствии.

В сентябре прибыл уполномоченный с вербовкой заключенных с малыми сроками на прокладку участка железной дороги. Так я попал в число строителей Северо-Печорской дороги. Мерз и голодал, тонул в болотах и был съедаем вшами и гнусом...»

Для ускорения строительства магистрали на участке Кожва — Воркута было принято несколько постановлений ЦК ВКП(б) и СНК СССР, а 10 мая 1940 года образован Северо-Печорский железнодорожный лагерь НКВД, перед которым ставилась задача сооружения дороги протяженностью 465 километров.¹ Кожвинский ПТК был реорганизован в Первое Печорское строительное отделение, которое должно было сдать в эксплуатацию 80 километров пути, объединяло 20 строительных лагколонн, в которых находился 20841 заключенный.

Километр за километром магистраль пересекала Коми край с юго-запада на северо-восток. 25 декабря 1940 года на станцию Кожва прибыл первый поезд из Котласа, и началось сквозное движение на участке Котлас — Кожва протяженностью 728 километров. Так заканчивался для первостроителей последний мирный год. Вплоть до осени 1944 года лагерь занимался достройкой и увеличением пропускной способности трассы.

К тому времени в поселке речников Канин Нос начали появляться очертания будущего города — здания, где размещались райком партии, райисполком, посовет, народный суд, райотдел НКВД, комен-



датура, прокуратура, Кожвинский райвоенкомат,² Печорское речное пароходство, типография, почта, отделение Госбанка, райбольница. А в поселке железнодорожников уже были локомотивное депо, предприятия железнодорожного транспорта, лесокомбинат. На территории обоих поселков располагались подразделения Печоржелдорлага НКВД.

Война внесла свои корректировки в сроки строительства железнодорожной магистрали, сразу превратив ее в важный стратегический объект по доставке топлива и лесоматериалов для воюющей страны. В апреле 1942 года возвели временный мост через Печору, ставший самым большим на Севере. Летом того же года дорога была сдана во временную эксплуатацию. Форсирование работ велось ценой неисчислимых человеческих жертв. Первые организационные годы и первые военные были наиболее трагическими. В «Архипелаге ГУЛАГ» А.И.Солженицын упоминает об этом: «Осенью 1941 года Печоржелдорлаг имел списочный состав 50 тысяч заключенных, а весной 1942 года — 10 тысяч. За это время никуда не был отправлен ни один этап. Куда ушли 40 тысяч?» Ответ на этот вопрос дают архив-

Карта лагерных объектов
г.Печоры и бассейна р.Печоры.

ные источники. По неполным данным на 1 января 1941 года, всего за семь месяцев существования лагеря умерли 3586 заключенных. В 4, 6, 8 отделениях 60-80 процентов заключенных были больными или слабосильными. В декабре 1940 года в 118 колонне 6-го отделения из 215 заключенных в строю только 42 человека.

В июне 1947 года управление Печоржелдорлага было переведено из п. Абезь в п. Печору, что способствовало росту будущего города. Управление лагеря разместилось в одном из первых каменных зданий города, которое было обозначено в проекте как «кирпичная школа №1». С 1957 года в этом здании находится средняя школа № 49. И сегодня в школе многое напоминает о прошлом: в бывшем кабинете начальника лагеря А.И. Боровицкого сохранились лепные рисунки, изображающие этапы строительства северного участка железной дороги, выполненные мастерами-заключенными.

1 августа 1950 года государственная комиссия приняла Северо-Печорскую железную дорогу в постоянную эксплуатацию. В акте госкомиссии ее строительство было названо беспрецедентным.



*Барак пересыльного пункта Печоржелдорлага,
сохранившийся до наших дней.
Фото 1998 г.*

Научно-популярное издание

Вглядываясь в прошлое

Краеведческий сборник

**В книге использованы фотографии из фондов
МУ «Печорский историко-краеведческий музей».**

Авторы снимков:

*Б.Комлев, Б.Серов, В.Чиванов, Б.Хватов, В.Федосеев, Б.Иванов,
Я.Нестерович, Т.Афанасьева и др.*

Редактор-составитель Т. Афанасьева

Компьютерная верстка С.Гаевой

Художник Б.Иванов

Корректор О. Литвинцева

**Отзывы и замечания по содержанию книги присылайте по адресу:
169601, г.Печора, ул.Советская д.33.**

Подписано в печать 15.05.09 г.

Формат 60 х 84 1/16. Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 2,79.

Тираж 100 экз. Заказ № 987.

МУП «Издательство «Печорское время».
169600, Республика Коми, г. Печора, ул. Островского, 71

300-

