

–УДК – 94(47), 303.4

ИЗ ИСТОРИИ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В КОМИ АССР В КОНЦЕ 1920-Х – СЕРЕДИНЕ 1950-Х ГГ.

Беловол А. А., Максимова Л. А.

ФГ БОУ ВПО «Сыктывкарский государственный университет», Сыктывкар, Республика Коми, Россия (167001, г. Сыктывкар, Октябрьский пр., 55), e-mail: lmaks@syktsu.ru

Статья посвящена проблеме формирования транспортной системы в Коми АССР в конце 1920-х – середине 1950-х гг. Авторы выявляют определяющую роль исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа в процессе формирования транспортной системы в Коми АССР в указанный период. Появление и развитие транспортной инфраструктуры явилось неотъемлемым следствием освоения северных территорий региона и развития топливно-энергетического комплекса. Именно необходимость выполнения хозяйственных задач исправительно-трудовыми лагерями обусловила возникновение различных видов транспорта. Эта особенность наложила определенную специфику на процесс формирования ряда поселений, в частности, развитие транспорта стало одним из «градообразующих» факторов. В статье выявлены характерные особенности и общие закономерности, проявившиеся в ходе создания и развития различных видов транспорта.

Ключевые слова: транспортная система, исправительно-трудовые лагеря, освоение северных территорий, градообразование, индустриализация, Коми АССР.

FROM THE HISTORY OF TRANSPORT SYSTEM FORMATION IN KOMI ASSR IN THE LATE 1920-S – MID 1950-S

Anton A. Belovol, Lyubov A. Maksimova

Syktывkar State University, Syktывkar, Republic of Komi, Russia (167001, Syktывkar, Oktyabrsky prospect, 55), e-mail: lmaks@syktsu.ru

The article addresses issues of transport system development in Komi ASSR during the period from the end of the 1920s to the middle of the 1950s. The authors attribute the key role in the process to Gulag labor camps. Transport system appearance and development was an immediate consequence of northern territories exploration and fuel and energy complex development. Labor camps economic targets required use of different means of transport. That is what caused peculiarities of particular settlements formation. Transport system development appeared to be one of the town-forming factors of the region. The article defines characteristic features and general regularities of appearance and development of different means of transport.

Key words: transport system, labor camps, northern territories exploration, town forming, industrialization, Komi ASSR.

В XX веке Россия осуществила исторический переход от сельского аграрного общества к индустриальному, что явилось результатом модернизации страны. Модернизация в СССР носила вторичный или догоняющий характер, была проведена через ускоренную индустриализацию, где приоритет отдавался развитию тяжелой (в Коми АССР – добывающей промышленности). При разработке современной стратегии развития регионов необходимо конструктивное осмысление прежнего опыта для того, чтобы избежать повторения как прошлых, так и возникновения новых ошибок в региональной политике. В статье ставится задача исследовать особенности, а также выявить просчеты и достижения в

процессе создания транспортной системы на Европейском Северо-Востоке СССР (в Коми АССР). Исследование построено на анализе архивных материалов, а также опубликованных исторических свидетельств.

В 1920-е гг. Коми край был слабо развит в экономическом отношении. Между тем он обладал богатыми залежами угля, нефти, газа и других природных богатств. Освоение территории края, как и других, отдаленных от центра территорий осуществлялось «лагерным методом». Решение об использовании заключенных в качестве рабочей силы для развития экономики страны принималось на самом высоком уровне. Коми АССР рассматривалась как один из перспективных районов хозяйственного развития гулаговской системой [19, 144–145]. Лагерный метод освоения Коми АССР был вызван многими причинами [22, 21; 20, 26; 20, 29]. В 1930-е гг. район деятельности лагерных хозяйств быстро разрастался, развивались новые поселения, все острее вставал вопрос о транспорте, который являлся краеугольным камнем в экономическом развитии Коми АССР и стал основой для появления многих поселений и городов республики. Для эффективной хозяйственной работы лагерей была необходима транспортная инфраструктура [13, 65]. Ее отсутствие приводило к тому, что время в пути от Сыктывкара до окружного центра Усть-Усинского района составляло от 8 до 12 дней [24, 21]. Создание всей транспортной системы было очень болезненным и медленным процессом [3, 73; 24, 621–623].

В 1920-е гг. в периодической печати Коми АО проходила большая дискуссия о вариантах решения транспортной проблемы, но к 1929 г. эта проблема оставалась по-прежнему актуальной. Одна из неудачных попыток решения транспортной проблемы – это строительство железной дороги Пинюг-Усть-Сысольск [12, 347], которую впоследствии планировали продлить чуть ли не до Воркуты [21, 48], и даже соединить ее с Архангельском [17, 103]. Дорога строилась с 1929 по 1933 г. силами заключенных. Строительство дороги было включено в первый пятилетний план, окончить дорогу планировали за два года. Сметная стоимость железной дороги была определена в 28 млн рублей [13, 67; 13, 103]. Но в марте 1933 г. работы были приостановлены. К этому моменту дорога была готова на 30 % [24, 154]. При строительстве дороги погибло 5682 человека, истрчено 10 млн рублей. Все эти затраты оказались напрасными, так как Коми по-прежнему оставался оторванным от остальной части страны. Для завершения строительства дороги своими силами у области не было ни финансовых, ни материальных средств.

Если Усть-Сысольск через железнодорожную ветвь предполагали соединить с другими регионами СССР, то район р. Ухты, где активными темпами развивалось лагерное поселение Чибью, предполагали соединить с Усть-Сысольском с помощью тракта. На этот тракт возлагали очень большие надежды, ведь транспортное сообщение с административным

центром области и в целом с южными районами было необходимо, т.к. по суше доставляли часть оборудования и материалов, рабочую силу и т.д. Поэтому в 1931–1933 г. полным ходом шло строительство автомобильного тракта, в 1931 г. на строительстве было сосредоточено 8 тыс. человек [13, 75]. Объект, сметной стоимостью в 6,2 млн рублей, вступил в строй 10 октября 1933 г., но без железнодорожного пути от Сыктывкара он терял свое значение для освоения района р. Ухты [15, 8; 24, 628].

Первый масштабный план по решению транспортной проблемы – создание транспортного сообщения с северными районами Коми АО, так и остался нереализованным. Это притом, что объединенный пленум ЦК и ЦКК и 3 сессия ЦИК СССР в январе 1931 г. поставили под особое наблюдение преодоление «одного из наиболее узких мест в народном хозяйстве – железнодорожного и водного транспорта» [14, 41; 14, 411; 14, 531-536].

Несмотря на определенные успехи, долгие годы бездорожье являлось тормозом промышленного строительства, поскольку производительность транспорта была низкой [16, 39]. Темпы развития промышленности сказывались на масштабах роста новых населенных пунктов. Туда нельзя было вовремя доставить оборудование и материалы, провизию, да и осуществлять оперативное руководство без транспортной инфраструктуры было тяжело. Именно по этой же причине активное развитие населенных пунктов, превращение их в города произошло только после кардинального решения транспортной проблемы.

В 1929 г. в распоряжении лагерного хозяйства была всего одна лошадь, то в 1932 г. – 441, а в 1934 – 2,5 тыс. [24, 627]. Однако этого количества явно не хватало. Лагерь вынужден был прибегать к использованию лошадей у местного населения по договорам. Стоит отметить, что вплоть до 1950-х гг. гужевой транспорт и вообще лошадь была незаменимым средством передвижения, а порой и единственными. Лошадь использовали и как средство передвижения, и как тяговую силу. В те годы гужевой транспорт был реальной альтернативой механическому транспорту в условиях бездорожья и нехватки машин.

На первоначальном этапе освоения Коми АО, основную роль играли естественные пути сообщения, а именно водный транспорт. В Коми АО очень много рек, но в большинстве своем это реки небольшие, и среди них мало судоходных. Еще в 1920-е гг. исполком Коми АО пытался самостоятельно организовать «Печорское госпароходство», но лишь в 1931 и 1932 гг. СТО СССР принял постановления об организации пароходства в Коми АО и развитии водного транспорта [5, 33-34; 21, 38-39]. Благодаря этому, начиная с 1933 по 1939 г., в Коми развернулось строительство различных судоремонтных мастерских и судовой верфей.

Однако речной транспорт не справлялся с объемами перевозок, даже для северных регионов Коми АО. Много проблем создавал его сезонный характер. Все погрузочно-разгрузочные работы выполнялись вручную, в момент прибытия грузов в поселок многие

работы приостанавливались и рабочую силу с других участков перебрасывали на разгрузку барж.

Некоторые подразделения Ухтпечлага были удалены от Управления более чем на тысячу километров. Во время ледостава и ледохода транспортная связь между населенными пунктами вообще прерывалась [2, 4-5]. Транспортная проблема сводилась не только к природно-географическому фактору. Наблюдался недостаток водного транспорта. В частности своего крупного водного транспорта у лагеря не было, а на небольших катерах тяжелое оборудование было невозможно перевезти. В навигацию 1931 г. из всего предназначавшегося для экспедиции груза было доставлено всего 25,4 %. Сразу стало ясно, что печорское пароходство только своими силами не справиться с проблемой транспортировки грузов для лагерного хозяйства. Поэтому в начале 1930-х гг. силами лагеря было создано собственное предприятие лагеря по строительству судов – т. н. «Судострой». По рекам Усе и Печоре были построены ремонтно-отстойные пункты в с. Адзьва-Вом, п. Абезь, Воркута-Вом и т.д. Только за 1932 г. было построено 190 транспортных единиц общей грузоподъемностью в 895 тонн [24, 627]. Несмотря на это, навигация 1932 г. тоже была проведена неудовлетворительно, в результате в поселении Чибью строительство ряда объектов было приостановлено [6, 27-28]. Создание «Судостроя» было необходимо для Ухтпечлага, однако это отвлекало силы и средства лагеря от основных работ – разведки и добычи полезных ископаемых. Проблема доставки грузов с организацией «Судостроя» не была решена. Срывы поставок оборудования и материалов наблюдались и в дальнейшем [21, 56-57]. Благодаря созданию «Судостроя» были построены не только сотни судов, но и созданы квалифицированные кадры судостроителей.

Транспортировка грузов в течение всей навигации проходила при напряженном состоянии водного транспорта и осложнялась неподготовленностью судов, спешностью погрузки, недостаточно бережным отношением к грузу. Все это вело к потерям в ходе перевозки. Не было четкого плана и системы погрузочно-разгрузочных работ [4, 17-21; 4, 68-69].

Кроме водного транспорта практически сразу же стал развиваться воздушный транспорт. Он использовался в основном для быстрой доставки важных чинов НКВД или особо ценного, но не очень громоздкого груза, а также для осмотра местности. Так было выбрано место для «столицы Ухтпечлага» в начале 1930-х гг., когда решено было благоустроить п. Чибью. 29 мая 1932 г. Северный край просил СТО СНК СССР ускорить открытие в 1932 г. авиалинии Усть-Цильма – Усть-Уса – Воркута – Вайгач. Наличие авиатранспорта придавал поселениям элемент современности и подчеркивал их статус как

новых индустриальных центров. Появление регулярных авиалиний относится к концу 1950-х – началу 1960-х гг. [24, 21; 24, 215; 24, 224; 24, 644].

Для транспортировки грузов между различными подразделениями лагерей и для внутри лагерных перевозок между различными поселениями создавались автолежневые дороги и тракты. Первый тракт был открыт в 1933 г. между Усть-Вымью и Ухтой, однако он был принят в эксплуатацию с множеством недоделок. Так происходило почти повсеместно [16, 59]. Строительство дорог в Коми крае обходилось очень дорого, а срок их службы, при постоянном нарушении технологии строительства и болотистых почв, был не долгим. На таких дорогах быстро изнашивалась техника. Не лучшим было состояние дорог в городах. Постоянное асфальтовое покрытие появляется лишь в 1950-е гг. В годы третьей пятилетки перед Коми АССР ставилась задача ликвидировать бездорожье, а все основные тракты привести в нормальное состояние. Правительство Коми АССР стремилось привлечь к строительству дорог лагеря, для этого оно неоднократно обращалось в центральные органы с ходатайством о привлечении заключенных к дорожному строительству [8, 53; 8, 58-59].

Для перевозки грузов лагерным хозяйствам необходимо было создавать свой автомобильный парк. Если в 1931 г. в Ухтпечлаге в п. Чибыю работал всего 1 трактор, то уже в 1932 г. – 8 грузовых автомашин и 9 тракторов, а в 1933 г. прибыло еще 39 грузовиков, 1 автобус и 2 легковые машины [6, 27]. В с. Княж-Погост была создана своя авторемонтная база.

Проблему внутри лагерных перевозок решали по-разному. Например, в Инте для бесперебойного снабжения углем электростанции использовали конную железную ветку [16, 87], а в Чибыю вдоль р. Ухты функционировала узкоколейная железная дорога из деревянных рельсов. В начале 1930-х гг. некоторые грузы, в частности технику, транспортировали даже на самодельных примитивных деревянных плотах.

Первой железной дорогой в Коми АО стала Узкоколейная воркутинская железная дорога (УВЖД). Дорогу от рудника на Воркуте до устья р. Воркуты начали строить еще летом 1933 г. Строительство дороги шло в тяжелых условиях заполярья, опыта строительства таких объектов в условиях вечной мерзлоты не было. Все работы производились вручную, но к августу 1934 г. дорога протяженностью в 64 км была построена. Однако при строительстве дороги были нарушены многие технические нормы, поэтому аварии случались очень часто [18, 245]. Зимой из-за снежных заносов дорога и вовсе на 5–6 месяцев выходила из строя. Скорость движения поездов колебалась в диапазоне 6,4–8 км/ч [17, 25-26]. Со строительством УВЖД транспортная проблема не решилась [24, 644].

Создание и активизация деятельности ПУРТа, а также строительство трактов, автолежневых дорог и УВЖД, по большому счету не решали транспортной проблемы. Сравнительно небольшой период для навигации на Северном ледовитом океане не позволял обеспечить полного снабжения поселений всем необходимым. Имеющиеся сухопутные дороги были крайне ненадежны и уж тем более не могли решить проблему вывоза готовой продукции до потребителя. Так в 1935 г. водным транспортом было вывезено всего 50 тыс. т (при этом на берегу осталось еще более 50 % угля), в 1936 г. – 110 тыс. т, а в 1937 г. предполагалось вывезти 220 тыс. т. [21, 47]. В масштабах страны эти объемы были незначительными. Уголь пытались вывозить зимним санно-тракторным путем на побережье Ледовитого океана, к Югорскому шару, где в 1930-е гг. строилась железная дорога, впоследствии заброшенная [24, 206]. Создание надежной постоянно действующей транспортной сети оставалось важнейшей нерешенной проблемой [21, 47].

8 августа 1936 г. правительство приняло постановление о начале строительства железных дорог в Печорском крае [10, 150], по которому предполагалось построить две островные железнодорожные линии для вывоза угля и нефти; остальную часть перевозок сырья до потребителей предполагалось осуществить речным транспортом по Печоре, Ижме и Вычегде. Но уже 28 января 1937 г. было признано, что данный проект требует значительных капитальных вложений, но не обеспечит планомерного вывоза угля вследствие короткого срока навигации. Поэтому 28 октября 1937 г. был утвержден новый вариант трассы Северо-Печорской железной дороги (СПЖД) – Котлас-Ухта-Кожва-Воркута [10, 153; 10, 155].

С мая 1938 г. строительством СПЖД занимался Северный железнодорожный лагерь. 7 ноября 1939 г. было открыто временное движение на участке Айкино-Чибью [17, 106; 17, 108]. Но строительство дороги в 1938–1940 гг. велось такими темпами, что ввод в эксплуатацию СПЖД мог бы состояться не раньше 1945 г. [10, 155]. В мае 1940 г. руководители Севжелдорлага были приняты в СНК СССР, где обсуждались вопросы, связанные с ускорением работ. В результате этой встречи Политбюро ЦК ВКП (б) 9 мая 1940 г. приняло постановление «О строительстве Северо-печорской железнодорожной магистрали и развитии добычи воркуто-печорских углей», в котором отмечалось, что вместе с активизацией строительства СПЖД надо увеличить добычу угля. 1 июля 1940 г. было подписано новое постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б), где были установлены дополнительные объемы работ и более сжатые сроки строительства. Таким образом, развитие добычи полезных ископаемых напрямую связывалось со строительством дороги, которая приобретала важное оборонное и экономическое значение, а в постановлении Коми обкома ВКП (б) о ходе выполнения постановления ЦК ВКП (б) говорилось, что с постройкой

СПЖД «открываются замечательные перспективы для заселения и ... освоения новых районов Коми АССР» [21, 53].

7 ноября 1940 г. открыто движение поездов на участке Котлас-Княжпогост, но, тем не менее, лагерь продолжал «доводить до ума» уже построенную магистраль от Котласа до Кожвы. К 1941 г. общие затраты на строительство дороги уже составляли 170 млн рублей. Одной из главных технических проблем железнодорожного строительства было сооружение мостов через реки, особенно большого моста через р. Печора, металлоконструкции для которого были демонтированы из законсервированной стройки Дома Советов в Москве [17, 109; 7, 120].

К началу войны железная дорога до Воркуты оставалась незаконченной. Строительство СПЖД считалось одной из важнейших строек периода войны и обеспечивалось рабочей силой в первую очередь [7, 276]. Несмотря на трудные климатические условия и особенности ландшафта, при полном отсутствии коммуникаций, при подавляющем господстве ручного труда и гибели десятков тысяч заключенных от голода и холода, 28 декабря 1941 г. в Воркуту прибыл первый поезд. В этот же день из Воркуты на юг был отправлен поезд с углем [21, 58], значение которого возросло многократно в связи с оккупацией в 1941–1943 гг. Донбасса.

С постройкой СПЖД улучшилось материально-техническое снабжение поселков и городов, возросли возможности вывоза готовой продукции [21, 63]. В целом, в связи со строительством СПЖД, транспортная проблема была решена. Как отмечают историки Безносова Н. П. и Жеребцов И. Л., СПЖД сыграла особенно большую роль в процессе освоения северных территорий, создания и развития населенных пунктов [1, 12-15]. Протяженность СПЖД по территории республики составила около 1,2 тыс. км. В связи со строительством дороги, на ее пути в конце 1930 – начале 1940-х гг. возникло более двадцати новых населенных пунктов. Кроме того, созданы железнодорожные станции при уже существовавших поселениях [9, 7; 9, 41; 9, 48; 9, 56; 9, 94; 9, 101; 9, 109; 9, 122-124; 9, 148-149; 9,170; 9,294; 9,334; 9,340; 9,342; 9,349; 9,360; 9,371; 9,406; 9,422; 9,444]. Все эти поселения, возникшие вдоль ее линии и на прилегающих к ней территориях, выросли из лагерных пунктов, некоторые из них стали впоследствии городами.

Таким образом, особенностью процесса создания единой транспортной системы, связавшей республику с остальными регионами страны, явилось то, что в конце 1920-х – середине 1950-х гг. она создавалась силами исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа. Процесс проектирования и создания сопровождался острыми дискуссиями, некомпетентными решениями, просчетами в планировании, что привело к большим бесполезным затратам людских ресурсов и средств.

Вместе с тем, развитие транспорта стало одним из решающих факторов в процессе освоения территории Коми АССР. Создание железнодорожного и водного транспорта сыграло и градообразующую роль для таких городов как Печора, Сосногорск, а также стимулировало развитие всех остальных городов и поселений в Коми АССР. В исследуемый период создание водного и железнодорожного транспорта явилось условием формирования топливно-энергетического комплекса на Европейском Северо-Востоке страны.

Список литературы

1. Безносова Н. П. Жеребцов И. Л. Урбанизационные процессы в Коми в первой половине 40-х гг. 20 века / Н. П. Безносова, И. Л. Жеребцов // Коми АССР в годы Великой Отечественной войны. Материалы круглого стола. – Сыктывкар: Изд-во Коми научного центра УрО РАН, 2004. – С. 4-21.
2. ГУ РК «НА РК». Фондохранилище № 1, ф. 1668, д. 504.
3. ГУ РК «НА РК». Фондохранилище № 1, ф. 1668, о. 1, д. 16.
4. ГУ РК «НА РК». Фондохранилище № 1, ф. 1668, о. 1, д. 140.
5. ГУ РК «НА РК». Фондохранилище № 2, ф. 1, о. 1, д. 1996.
6. ГУ РК «НА РК». Фондохранилище № 2, ф. 1, о. 2, д. 887.
7. ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918-1960. Сборник документов / Под ред. акад. А. Н. Яковлева; сост. А. И. Кокурин, Н. В. Петров. – М.: Изд-во Материк, 2002. – 888 с.
8. Дороги Республики Коми. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 1997. – 234 с.
9. Жеребцов И. Л. Где ты живешь. Населенные пункты Республики Коми: Историко-демографический справочник / И. Л. Жеребцов. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 2000. – 448 с.
10. Жеребцов И. Л. Таскаев М. В. Рогачев М. Б. Колегов Б. Р. Историческая хроника. Республика Коми с древнейших времен / И. Л. Жеребцов, М. В. Таскаев, М. Б. Рогачев, Б. Р. Колегов. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 2002. – 344 с.
11. Жеребцов И. Л., Фаузер В. В. Демографические процессы в Коми в 20 в. / И. Л. Жеребцов, В. В. Фаузер. – Сыктывкар, 2000. – 156 с.
12. История Коми с древнейших времен до конца 20 века / Под общ. ред. А. Ф. Сметанина. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 2004. – Т. 2. – 704 с.
13. История сталинского Гулага. Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов: В 7 т. / Т. 3. Экономика Гулага / Отв. ред. и сост. О. В. Хлевнюк. – М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2004. – 612 с.

14. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. 1898-1970 / Под общ. ред. П. Н. Федосеева, К. У. Черненко. – М.: Изд-во политической литературы, 1970. – Изд. 8-е. – Т. 4. – 584 с.
15. Максимова Л. А. Лагерная индустриализация в Коми: опыт анализа / Л. А. Максимова. – Сыктывкар: Изд-во СыктГУ, 2005. – 24 с.
16. Малофеевская Л. Н. Город на Большой Инте / Л. Н. Малофеевская. – Сыктывкар [Б.и.], 2004. – 384 с.
17. Морозов Н. А. ГУЛАГ в Коми крае. 1929-1956 / Н. А. Морозов. – Сыктывкар: Изд-во СыктГУ, 1997. – 190 с.
18. Негретов П. Почтовый ящик № 223 / П. Негретов // Печальная пристань. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 1991. – С. 240-256.
19. Рождение ГУЛАГА: дискуссия в верхних эшелонах власти: Постановления Политбюро ЦК ВКП (б) 1929-1930 гг. / Публ. С. А. Красильникова // Исторический архив. – 1997. – № 4. – С. 140-144.
20. Сенявский А. С. Роль урбанизации в российском историческом процессе / А. С. Сенявский // История России. 20 век. – М.: АСТ, 1999. – С. 395-410.
21. Угольная сокровищница Севера: сборник документов и материалов. – Сыктывкар: Коми книжное издательство, 1984. – 312 с.
22. Упадышев Н. В. ГУЛАГ на Архангельском Севере / Н. В. Упадышев. – Архангельск: Поморский университет, 2004. – 211 с.
23. Урбанизация и развитие городов в СССР / Отв. ред. И. И. Сигов. – Л.: Наука, 1985. – 256 с.
24. Чупров А. С. Энергетика Республики Коми. История электрификации и теплофикации народного хозяйства (1908-1965) / А. С. Чупров. – Сыктывкар: Коми республиканская типография, 2000. – Т. I. – 696 с.

Рецензенты:

Золотарев О. В., д.и.н., профессор, зав. кафедрой истории и экономической теории Коми Государственного педагогического института, г. Сыктывкар.

Жеребцов И. Л., д.и.н., директор Института языка, литературы и истории Коми научного Центра Уральского отделения РАН, г. Сыктывкар.