

Правда об Ангарлаге

В юбилейный для Байкало-Амурской магистрали год почти не вспоминают ее первых строителей.



Лагпункт Ангарлага. Фото 1953 г.



Директор краеведческого музея поселка Чуна Сергей Плющенко.

Заклученные на отсыпке земляного полотна железной дороги. Фото 40-х годов XX века.



Нынешний год является юбилейным для БАМа. Официально считается, что строительство магистрали началось 35 лет назад, когда в Сибирь прибыл первый комсомольский десант. Четверть века назад открылось сквозное движение, а 20 лет назад магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию. Но есть и еще одна дата, которая в официальной истории БАМа никак не фигурирует: 70 лет назад здесь появились самые первые строители - заключенные, которых этап за этапом отправляли в Сибирь на главную стройку века.

Первым бамовцам снимали судимости

Строительство БАМа началось в 1930-х годах на Дальневосточном участке. Но с первых же дней возведения новой магистрали возникли серьезные проблемы, связанные с нехваткой рабочих рук, а также слишком тяжелыми условиями труда и быта рабочих-строителей. Поэтому вскоре Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило постановление СТО "О строительстве БАМа", согласно которому строительство передавалось из ведения Наркомата путей сообщения в ОГПУ.

На Дальнем Востоке был создан БАМ ИТЛ ОГПУ (Бамлаг). К его Западному управлению относились Тайшетлаг и Южлаг, на базе которых в 1949 году был образован Озерлаг со штабом в Тайшете. А четырьмя годами ранее был создан Ангарлаг со штабом в Заярске. Заключенные этих двух лагерей и стали главной рабочей силой на сооружении всего Западного участка БАМа.

Изыскания трассы на всем маршруте будущей железной дороги продолжались до 1938 года. А с 1939-го на Западном участке БАМа началось строительство железнодорожного пути Тайшет - Падун (350 км). Предполагалось, что рабочее движение поездов будет открыто уже к 1940 году. Однако первые строители

БАМа столкнулись с колоссальными трудностями. В докладных записках ОГПУ сообщалось, что по своим климатическим и почвенным условиям, а также географическому положению это строительство нужно отнести к разряду исключительно тяжелых. Ввиду этого обстоятельства для заключенных устанавливалась льгота, по которой три дня работы на строительстве БАМа засчитывались за четыре дня срока.

Для отбывших срок заключения и проработавших на строительстве БАМа в качестве вольнонаемных не менее трех лет гарантировалось полное снятие судимости. Еще одна льгота касалась детей заключенных, строивших БАМ. При поступлении в учебные заведения их дети приравнивались к детям трудящихся. Правда, при одном условии: если осужденный родитель был в свое время членом профсоюза.

Однако с началом войны строительство было приостановлено. К тому времени в Приангарье была подготовлена к эксплуатации трасса Тайшет - Чуна. Но в январе 1942 года по решению Государственного комитета обороны с БАМа были сняты звенья пути и мостовые фермы для строительства железнодорожной линии Сталинград - Саратов - Сызрань - Ульяновск.

"Работать приходится страшно много"

После войны вопрос о строительстве БАМа опять оказался на повестке дня. В декабре 1945 года Наркомат путей сообщения представил в СНК СССР проект плана завершения строительства БАМа. Прокладку железной дороги опять возложили на заключенных. Перед строителями в робах поставили задачу уже к 1951 году завершить укладку железной дороги до Усть-Кута. Строительство велось одновременно на двух участках: Тайшет - Братск и Братск - Усть-Кут.

Со всей страны в Тайшет шли этапы заключенных. Только с февраля по май 1949 года Ангарлаг принял 18 этапов по тысяче заключенных в каждом. О том, в каких условиях приходилось работать первым строителям БАМа, можно узнать из писем заключенных. "Работать приходится страшно много: 12 часов смена плюс три часа ходьбы от зоны до работы и обратно. Очень плохо с питанием: баланда с соевой мукой, гнилая капуста и овсянка... Умываемся без мыла", "Сейчас стоят сильные морозы. Достал старые катанки. До этого ходил в ботинках. Пиджака нет, ношу телогрейку", "Вчера наконец-то выдали ватные брюки. На ногах ботинки".

Для продолжения строительства БАМа на востоке был создан Амурлаг, все силы которого были брошены на сооружение железной дороги на участке Комсомольск-2 - Березовый. Заключенные на всем участке отсыпали железнодорожное полотно, уложили пути и возвели мосты. Трудно переоценить всю ту работу, которую выполнили заключенные на Восточном и Западном участках БАМа. Начальники лагерей считались одновременно и начальниками строительства объектов народно-хозяйственного значения. В документах тех лет писали, отдавая распоряжения: "Начальнику лагеря (имярек) - он же начальник строительства". Начальники колонн (отделений лагеря) были начальниками филиалов большой стройки, растянувшейся на полстраны.

Директор поселкового музея

До сих пор драматической историей возведения БАМа в 1930-1940-е годы интересуются только энтузиасты. Принято считать, что первый отряд строителей БАМа отправился в Сибирь в апреле 1934 года прямо с XVII съезда ВЛКСМ. Тогда же БАМ объявили Всесоюзной комсомольской стройкой.

На Восточно-Сибирской железной дороге в этом году официально отмечается 35-летие со дня начала строительства БАМа, хотя подлинные сроки возведения Байкало-Амурской магистрали больше в два раза. Именно в этом году исполняется 70 лет с того момента, когда самые первые строители-заключенные стали раскорчевывать тайгу под новую железную дорогу.

Одним из немногих энтузиастов, пытающихся восстановить историческую справедливость, является директор краеведческого музея поселка Чуна Сергей Плющенко. Изучением тюремного прошлого Приангарья он занялся более 20 лет назад, причем по долгу службы - в те годы он был председателем исполкома Заярского сельского совета народных депутатов. Однажды в исполком пришло письмо, автор которого просил подтвердить, что еще в 1947 году он строил БАМ на территории Заярского района. Оказалось, что он отбывал срок заключения в Ангарлаге. И теперь он хотел, чтобы ему подтвердили трудовой стаж.

- После строительства Братской ГЭС Нижнеилимский район попал в зону затопления. Все архивы из Заярска были куда-то вывезены, - рассказывает Сергей Плющенко. - Я стал искать сведения о лагере, писать письма, делать запросы. Написал даже письмо в Париж, откуда мне прислали ксерокопию книги о лагерях в СССР, изданной в Мюнхене в 1955 году.

Буквально по крупицам, из разных источников, собирались сведения об Ангарлаге. В присланной из Парижа книге оказалось всего пять строчек о нем: "Лагерь числится под № 407 и, предположительно, входит в состав лагерной группы "Тайшет - Братск". Управление находится в Заярске. Количество лагпунктов и число заключенных очень большое, но точных сведений об этом не имеется. Заключенные работают главным образом на постройке железной дороги и в рудниках".

Справки и документы

Сегодня Сергей Плющенко знает об Ангарлаге практически все. В его личном архиве десятки справок и документов. В середине прошлого века Ангарлаг был одним из крупнейших лагерей, состоял из 91 колонны (отделения), в которых содержалось около 60 тысяч заключенных. На подотчете лагеря числились 34 паровоза, 612 вагонов и платформ, 50 тракторов, 479 автомашин, 2111 лошадей и волов. Уже с весны 1947 года началось строительство железнодорожной магистрали Тайшет - Лена на территории Заярского района.

По подсчетам Плющенко, за период с 1947-го по 1958 год заключенные выполнили 24 миллиона кубометров земляных работ, уложили 840 километров главных и станционных путей, построили 55 станций и разъездов, 5 паровозных депо, 9 электростанций, 19 пунктов водоснабжения, 90 тысяч квадратных метров жилой площади.

Следует заметить, что у краеведа Плющенко немало единомышленников, которые помогают ему собирать материалы по лагерному прошлому Приангарья. Во время возведения заключенными железной дороги происходило немало драматичных моментов. Один из таких моментов связан с отчуждением колхозных земель, по которым должна была проходить железная дорога. Недавно в руки краеведу попал уникальный документ, хранившийся почти 50 лет у одного из жителей Чунского района. Это многостраничное дело по отчуждению земель колхоза имени Чапаева Мироновского сельсовета Алзатайского района Иркутской области для нужд лагеря. В объемной папке сохранились документы с синими печатями и подписями начальника Западного управления строительства БАМа Орловского, главного инженера Ангарлага Мирзоева, начальника группы заказчика Красноярской железной дороги строительства Тайшет - Братск - Усть-Кут Радюка.

27 мая 1947 года состоялось общее собрание членов колхоза имени Чапаева с повесткой дня о передаче земли под строительство железной дороги и рабочий городок на 136 км. Представитель стройки Мяков обосновал необходимость отвода земли бескомпромиссным аргументом: вырубаемый лес поставляется на стройки коммунизма. И пояснил, что заказчиками леса являются Сталинградстрой и СредАзгидрострой.

На землях, отводимых под рабочий городок (030-й лагпункт), предусматривалось построить шесть жилых бараков для заключенных, штрафной барак, баню-прачечную, дезокамеру, кухню-столовую, карцер, вахту, шесть сторожевых вышек, мастерские (сапожную, портновскую, столярную), электростанцию, кузницу, казармы охраны, штаб лагпункта, ларек, овощехранилище, 2 конюшни, конемойку. Фактически переданная колхозная земля была использована в большей степени под строительство нового лагпункта. И в меньшей - под саму железную дорогу.

Согласно документам, собранным Плющенковым, подобные процессы происходили по всей линии будущей магистрали. В 1947 году у сельхозартеля "Заря социализма" Байроновского сельсовета Тайшетского района под строительство двух заводов - Центрального авторемонтного и Центрального ремонтного - было изъято 92,6 га земли. Через год сельхозугодия изымались в Заярском районе под строительство городка управления Ангарстроя на станции Заярск I. А 27 февраля 1950 года исполнительный комитет Усть-Кутского районного совета принял секретное решение об отводе Ангарстрою МВД СССР ста гектаров земли для строительства железнодорожной станции Лена-Пристань и жилого поселка.

В 1958 году Западный участок БАМа (Тайшет - Усть-Кут), построенный заключенными, был передан в постоянную эксплуатацию Министерству путей сообщения и включен в состав Восточно-Сибирской железной дороги. Такова подлинная история БАМа, в строительстве которого принимали участие тысячи узников ГУЛАГа.

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Александр**

Наумов.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24_link_bot

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: @nsk24_link_bot

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: @tomsk24_link_bot

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: @babrobot_bot

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

Подробнее о размещении

Отказ от ответственности

Правила перепечаток

Соглашение о франчайзинге

Что такое Бабр24

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)