

КОТЛОВАН

Специальный выпуск Хибинского отделения общества «Мемориал»

Цена 50 коп.

Из воспоминаний геолога И. В. Белькова, или «Вехи истории Ковдорграда»

Есть в биографии Игоря Владимировича Белькова один значимый момент, который особенно ярко характеризует его как гражданина. Речь о напечатанной уже после смерти автора статье «Дороги, которые не выбирали». В 1989 году, к неделе памяти спецпереселенцев, она появилась на страницах специального выпуска Хибинского отделения общества «Мемориал» под названием «Котлован».

КОТЛОВАН □ 5 стр.

История, размещение, функционирование лагерей остается пока архивной тайной, прототкрытой лишь в общих чертах. В литературе, публицистических произведениях в последнее время приводятся отдельные правдивые материалы. В них содержится, так сказать, взгляд изнутри, глазами самих узников. Но мне пока не удалось читать что-либо написанное «извне», теми, кто «руководил», находившись вне колодезной проволоки. И о деятельности лагерей мы судим лишь по воспоминаниям уцелевших узников да по вещественным свидетельствам: сохранившимся кое-где развалинам лагерей, тайным кладбищам и др.

Мне довелось быть невольным свидетелем некоторых сторон функционирования всей этой чудовищной системы организации принудительного труда, поскольку за время учебы на геологическом факультете ЛГУ бывал в экспедициях в различных регионах страны и многое видел своими глазами.

Кое-что о «наборе» рабочей силы. Когда я в 1936 году поступил в университет, на наш курс первоначально зачислены 120 студентов. Почти все они перешли на второй курс, но осенью 1937 года около сотни из них были «изъяты» — арестованы под различными предлогами, и они навсегда исчезли из поля зрения. Образовавшийся «недобр» был доволен студентами из других городов, где ликвидировались опустевшие «изъятый» факультеты. Так, из Саратова к нам прибыли трид-

цать студентов. В 1941 году выпускников нашего курса было 104 человека. Из них 85 распределили в систему НКВД и лишь девятнадцать — по заявкам других организаций, в том числе и АН СССР.

Другой характерный пример. В 1938 году мне пришлось работать в районе села Кереть в север-

едавшего за Котловским как тень, куда бы тот ни направлялся. Большинство ИТР геологической службы Мончегорского ГОКа были также заключенные.

В 1940 году я проходил преддипломную практику на разведке Ковдорского железнорудного месторождения в качестве младше-

следователя. Именно они управляли всеми внутрилагерными делами. Бригадиры следили за работой своих подопечных и пользовались неограниченным авторитетом. Система «зачетов» определяла высокую работоспособность: за выполнение норм на 150% снижался срок на 25%, при выполнении двойной нормы — срок

был сокращен вдвое. Учет вел бригадир под периодическим контролем лагерного руководства. За «ударную» работу полагалось усиленное питание, увеличенная норма выдачи табака, сладости и т. д. В результате работа в среднем выполнялась в полтора-два раза быстрее норматива. Конкретно на Ковдоре все горные работы, примерно двадцать километров разведочных канав глубиной два-три метра и 150 шурфов глубиной до двадцати метров завершили к середине сентября. К концу августа была

они вновь стали возникать повсюду как чудовищные грибы. В частности, в 1950 году было начато крупное строительство железной дороги Титан—Нонанга на Кольском полуострове. Строительство ее, прекращенное со смертью Сталина, должно было завершиться в 1954 году.

По всей трассе железной дороги организации МГБ проводили изыскательские работы, а в 1951—52 годах разместились лагеря заключенных. Отдельные лагунки были — в пос. Титан, на 44, 56, 72, 82, 101, 125, 137-м километрах трассы. До 180-го км, где выходило управление строительством, проложили грунтовую дорогу; до 82-го километра сделана насыпь, а до 56-го уложены рельсы, на 137, 180, 240 и 265-м километре трассы были сооружены посадочные полосы для самолетов АН-2, геологи используют их до настоящего времени; до 180-го километра была протянута телефонная линия.

В действующих лагерях на этой трассе мне не пришлось бывать. Но в дальнейшем насыпь железнодорожного полотна мы использовали в качестве негодной породы на Кейвы и в развалинах бывшего лагерного «рая» неоднократно бывал. Многие развалины — как кошмарные памятники былого «архивелага» доступны для осмотра, их история может быть восстановлена, несомненно, живы еще многие узники этих бывших лагерей, от которых можно еще получить ценные свидетельства и документы. Нельзя упустить время для их поиска!

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НЕ ВЫБИРАЛИ

И. БЕЛЬКОВ

ной Карелии. Приехав в это большое село, мы не обнаружили в нем ни одного мужчины, за исключением двух дряхлых стариков. В отсутствие селе были только «женки» да малые дети. Оказалось, что всех мужчин и подростков арестовали якобы за незаконный лов семги, осудили и отправили в лагерь на лесозаготовку. Кстати, это село с той поры отсутствует и в настоящее время фактически исчезло.

В том же 1938 году я был в Мончегорске, чтобы ознакомиться с месторождениями никеля, которые только что осматривались. Мончегорск тогда строили заключенные в лагерях, два из них находились на периферии города. Руководителем геологической службы предприятия в то время был профессор Горного института В. К. Котловский, осужденный в 1937 году на десять лет и работавший в Мончегорске вне лагеря под неусыпным надзором личного конвоира — лейтенанта,

го геолога, оформлял документацию всех разведочных выработок: назыв, шурфов, скважин. Было правительственное задание — в течение одного года провести разведку месторождения и построить железнорудную ветку от Пинозера до Ковдора, а в следующем году приступить к строительству обогатительной фабрики и города. Для обеспечения этих работ на Кольский полуостров были переброшены из Сибири лагеря, строившие железную дорогу БАМ — Тында, с которой были сняты уже уложенные рельсы и шпалы — перевезенные вместе с контингентом лагерей и их охраной на Кольский в июле—августе соляного года.

В начале июля, когда я пешком из Уполюшши пришел на Ковдор, там находилось всего шесть человек — прораб, его помощник и четверо рабочих. Мы расположились в одном из сараев погранзащиты, которая должна

была охранять границу с Финляндией, отодвинутую на запад в районе Ковдора на 25 километров. В конце июля на Ковдор пришла группа примерно пять тысяч человек заключенных, расположенных в лесу на берегу озера Ковдор (где сейчас выстроен город) и сразу приступивших к строительству лагеря. Через несколько дней весь лес на берегу озера был вырублен, лагерь был обгорожен колючей проволокой и построены дома для охраны и первые бараки для заключенных.

Строительство баранов продолжалось весь июль и август. Основная масса заключенных в это же время начала строить шоссе от Е.пы до Ковдора, а часть заключенных (300 человек) поступили в район месторождения для проведения горных выработок. При этом взрывные работы осуществляли сотрудники геолого-разведочной экспедиции, рачищали горные выработки после взрывов заключенные, а документацию рачищеньных выработок вели volunteersкие коллекторы.

Весь контингент заключенных был разбит на бригады по 100 человек в каждой. Бригадиры — из числа осужденных за уголовные преступления.

Учет вел бригадир под периодическим контролем лагерного руководства. За «ударную» работу полагалось усиленное питание, увеличенная норма выдачи табака, сладости и т. д. В результате работа в среднем выполнялась в полтора-два раза быстрее норматива. Конкретно на Ковдоре все горные работы, примерно двадцать километров разведочных канав глубиной два-три метра и 150 шурфов глубиной до двадцати метров завершили к середине сентября. К концу августа была

во время Отечественной войны число лагерей в целом по стране сократилось, хотя в отдельных регионах, таких, как Кольма, Дальний Восток, Казахстан, наоборот, возросло. В послевоенное время

Заслуженный деятель науки РСФСР писал о том, что «история, размещение, функционирование лагерей остаётся пока архивной тайной, приоткрытой лишь в общих чертах. В литературе, публицистических произведениях в последнее время приводятся отдельные правдивые материалы. В них содержится, так сказать, взгляд изнутри, глазами самих узников. Но мне пока не довелось читать что-либо, написанное «извне», теми, кто «руководил», находясь вне колючей проволоки. И о деятельности лагерей мы судим лишь по воспоминаниям уцелевших узников да по вещественным свидетельствам: сохранившимся кое-где развалинам лагерей, тайным кладбищам и др.

Мне довелось быть невольным свидетелем некоторых сторон функционирования всей этой чудовищной системы организации принудительного труда, поскольку за время учёбы на геологическом факультете ЛГУ бывал в различных регионах страны и многое видел своими глазами ...»

Чуть позже в нашей районной газете «Знамя пятилетки» были опубликованы воспоминания И. В. Белькова «Дорога на Ковдор» (18.1.90 г.) Собственно, это сокращённый вариант статьи из «Котлована»:

« ... В 1940 г. я проходил преддипломную практику на разведке Ковдорского железорудного месторождения в качестве младшего геолога, оформляя документацию всех разведочных выработок: канав, шурфов, скважин. Было правительственное задание - в течение одного года произвести разведку месторождения и построить железнодорожную ветку от Пинозера до Ковдора, а в следующем году приступить к строительству обогатительной фабрики и города.

Для обеспечения этих работ на Кольский полуостров были переброшены из Сибири лагеря, строившие железную дорогу БАМ-Тында, с которой были сняты уже уложенные рельсы и шпалы. Их перевезли вместе с контингентом лагерей и их охраной на Кольский в июле-августе сорокового года.

В начале июля, когда я пешком из Уполокши пришёл в Ковдор, там находилось всего шесть человек — прораб, его помощник и четверо рабочих. Мы расположились в одном из сараев пограничников, которые должны были скоро передислоцироваться на новую границу с Финляндией, отодвинутую на запад в районе Ковдора на 25 километров. В конце июля в Ковдор пришла группа примерно в пять тысяч человек заключённых, расположившихся в лесу на берегу озера Ковдор (где сейчас выстроен город) и сразу же приступивших к строительству лагеря. Через несколько дней весь лес на берегу был вырублен, лагерь был огорожен колючей проволокой, выстроены дома для охраны и первые бараки для заключённых.



План лагеря в Ковдоре

составил по памяти водитель автомашины в предвоенные годы В. В. Кашевский.

1. Лагерь лесоповала.	горюче-смазочных мат.	14. Кладбище, где хоронили заключенных.
2. Казармы пограничников.	8. Склады продовольствия и спецодежды.	15. Площадка разгрузки грузов при вывозке по железной дороге.
3. Склады геологов.	9. Домики охраны лагеря.	— — — шоссейная дорога.
4. Поселок геологов.	10. Конюшня лагеря.	= = = дорога лежневка.
5. Сопка Рудная.	11. Озеро.	16. Нововыстроенные бараки-двухэтажки.
6. Автогараж лагеря заключенных.	12. Проходная лагеря.	
7. Заправочная склада	13. Лагерь.	

Строительство барачов продолжалось весь июль и август. Основная масса заключённых в это же время начала строить шоссейную грунтовую дорогу от с. Ёны до Ковдора, а часть заключённых (300 человек) поступили в район месторождения для проведения горных выработок. При этом взрывные работы осуществляли сотрудники геологоразведочной экспедиции. Расчищали горные выработки после взрывов заключённые, а документацию расчищенных выработок вели вольнонаёмные коллекторы.

Весь контингент заключённых был разбит на бригады по 100 человек в каждой. Бригады - из числа осуждённых за уголовные преступления. Именно они управляли всеми внутрилагерными делами. Бригады следили за работой своих подопечных и пользовались неограниченным авторитетом. Система «зачётов» определяла высокую производительность: за выполнение норм на 150 процентов снижался срок на 25 процентов, при выполнении двойной нормы — срок снижался вдвое. Учёт вел бригадир под периодическим контролем лагерного руководства. За «ударную» работу полагалось усиленное питание, увеличенная норма выдачи табака, сладостей и т. д. В результате работа в среднем выполнялась в полтора-два раза быстрее норматива.

Конкретно на Ковдоре все горные работы — примерно двадцать километров разведочных канав глубиной два-три метра и 150 шурфов глубиной до двадцати метров — завершили к середине сентября. К концу августа была вчерне проложена шоссейная дорога от Пинозера до Ковдора, а к июню 1941 года уложены рельсы на железнодорожной ветке, затем снова снятые и увезённые.

... В 1950 году было начато крупное строительство железной дороги Титан — Иоканьга на Кольском полуострове. Строительство, прекращённое со смертью Сталина.

В действующих лагерях на этой трассе мне не пришлось бывать, но и в дальнейшем насыпь железнодорожного полотна мы использовали в качестве вездеходной дороги на Кейвы. На развалинах бывшего лагерного «рая» я неоднократно бывал. Многие развалины — как кошмарные памятники бывшего «архипелага», доступны для осмотра, их история может быть восстановлена. Несомненно, живы ещё многие узники этих бывших лагерей, от которых можно получить ценные свидетельства и документы. Нельзя упустить время для их поиска!»



Газетные публикации И. В. Белькова с рассказами от первого лица, достойная гражданская позиция в вопросе по увековечиванию памяти жертв политических репрессий для нас, музейных исследователей и хранителей, дорогого стоят! Ведь это практически готовые экскурсии по экспозициям «Ёна довоенная», «История строительства города Ковдора», «Геология и разведка Ковдорского (Ёнского) комплексного месторождения» ...

20 сентября 1965 года вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР о преобразовании рабочего поселка Ковдор в город районного подчинения.

А началом строительства можно считать 1 июня 1953 года, когда сюда прибыла группа рабочих во главе с П. В. Голубевым — начальником строительного управления "Спецстрой". И вот Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 11 апреля 1957 года "Об отнесении населенного пункта Ковдор к категории рабочих поселков". Во исполнение этого Указа Кировский горисполком 19 апреля 1957 года принял решение об образовании Ковдорского поселкового Совета, который стал первым органом власти на Ковдорской земле. Нашим читателям будет, наверное, интересна самая ранняя история города, в котором они живут.

Вот что рассказал первопроходец И. БЕЛЬКОВ, а подбавил его воспоминания ветеран Ковдорской геолого-разведочной партии А. КУКЛИН.

"В 1940 году я проходил предпринятую практику на разведке Ковдорского железорудного месторождения в качестве младшего геолога, оформлял документацию всех разведочных выработок. Было правительственное задание — в течение одного года произвести разведку месторождения и построить железнодорожную ветку от Пинозера до Ковдора, в следующем году приступить к строительству обогатительной фабрики и города.

Для обеспечения этих работ на Колыский полуостров были перераспределены из Сибири лагеря, строящиеся железную дорогу БАМ—Тында, с которой были сняты уже уложенные рельсы и шпалы. Их перевезли вместе с контингентом лагерей и их охраной на Колыский полуостров в июле—августе сорокового года.

В начале июля, когда я пешком из Улодокши пришел в Ковдор, там находилось всего шесть человек — прораб, его помощник и четверо рабочих. Мы расположились в одном из сараев пограничников, которые давали нам быстро переключившись на новую границу с Финляндией, отпущенную на запад в районе Ковдора на 25 километров. В конце июля в Ковдор пришла группа примерно в пять тысяч человек заключенных, расположенных в лесу на берегу озера Ковдора (где сейчас расположен город) и сразу же приступивших к строительству лагеря. Через несколько дней весь лес на берегу был вырублен, лагерь огородили колючей проволокой.

Вехи истории

Волокой, выстроенные первые дома для охраны и первые бараки для заключенных. Строительство продолжалось весь июль и август. Основная масса заключенных в это же время начала строить шоссейную грунтовую дорогу от села Ена до Ковдора, а часть заключенных (300 человек) поступила в район месторождения для прослеивания горных выработок. Взыскные работы выполняли работники геолого-разведочной экспедиции. Расчищали горные выработки после взрывов заключенные, а документацию расчищенных выработок вели volcano-наемные коллекторы.

Весь контингент заключенных был разбит на бригады по 100 человек в каждой. Бригады — из числа осужденных за уголовные преступления. Именно они управляли всеми внутрилагерными делами. Бригады следили за работой своих подопеч-

ных и пользовались неотграниченной частью. Система "зачетов" определяла высокую производительность: за выполнение нормы на 150 процентов снижался срок на 25 процентов, при выполнении двойной нормы — срок снижался вдвое. Учет вел бригады под периодическим контролем лагерного руководства. За "ударную" работу полагалось усиленное питание, увеличение норма выдачи табака, сладостей и т. д. В результате работа в среднем выполнялась в полтора—два раза быстрее нормы.

Конкретно в Ковдоре все горные работы — примерно двадцать километров разведочных каналов глубиной два—три метра и 150 шурфов глубиной до двадцати метров — завершили к середине сентября. К концу августа была впервые проложена шоссейная дорога от Пинозера до Ковдора, а к июню 1941 года уложены рельсы железнодорожной ветки, затем снова снятые и уложенные".

Как я уже говорил в самом начале, уточнит и дополнит этот материал А. Куклин.

Автор данного материала И. Бельков соболезнует на Ковдорском направлении — строительству шоссе и разведке месторождения — отнюдь не мало — все спрессовал до нескольких месяцев сорокового года. Ссылка на приказ о разведке месторождения и строительство железной дороги "в течение одного года" нелепая. Без обременения капиталов на дорогу и рудник такой приказ выполнить не мог. А обоснование могло быть получено только в результате раз-

на — что было затре- вено времени больше указанного (фактическую хронологию разведки можно уточнить по геологическим отчетам Ковдорской ГРП). Это в последние десятилетия 80-х годов бросались миллиардами, а в те годы над голой породой жужжал экономический дисперсия. Что касается понятия "шоссе", то, справедливости ради, дорогу в таком качестве надо признать приобретением также 80-х годов. Тогда это был всего лишь "автопроезд" с лежачейкой на болотах, деревянным мостом через Ковдор, парной переправой в устье реки Ена и деревянным настильным мостом через Ену у Куроты.

Относительно переброски резерва "БАМ—Тында" в Ковдор. Есть сведения об использовании демонтированных в наших краях рельсов для подвозки железорудных путей к Сталинграду в 1942 году. А часть полотно Ковдорской ветки пошла на спецпункт (в 1941—1942 гг.) строительство талового участка железной дороги Беломорск—Обозерск.

В первый, 1935—1940 гг., период контингент подневольных жителей Ковдора представлял заключенными — строительный же-



лежачекольной ветки. Памятником их деятельности является сама железная дорога, а их обитавшие — почти не сохранившиеся ныне места лагерных стоянок.

В начале Великой Отечественной войны заключенные были частью мобилизованы в армию, частью — на лесозаготовки, строительство линий обороны на Кавказском направлении и других тыловых объектов.

Во второй, 1945—1946 гг., период в район была доставлена числом до 100 человек группа украинцев и белорусов из числа освобожденных в Германии, отчасти — из числа жителей временно оккупированных территорий. Заключенных третьего потока администрация по весне 1953 года, по случаю смерти Сталина".

По архивным документам, как свидетельствует бывший руководитель неформального объединения "Поиск" Е. ЗИНЧЕНКО, госархива до 1939

года проходила в восьми километрах северозападнее Ковдора, в котором (в пределах нынешнего города) располагалась дачка. Летом 1943 года эта дачка выдержала бой с разведотрой немцев, пытавшейся отбить захваченного в плен лесничего дачника. Пограничники и партизаны, погибшие в этом бою, похоронены в британской могиле в парке города.

1941 год. Бой начался на границе 29 июня. Ковдорское направление прикрывали партизы и частично вторая коммандатура его первого подполковника под командованием полковника Жукова.

В 40-х годах наши места почему-то звали Ковдорградом. Об этом свидетельствует бывший житель Ковдора водитель автомашины в предвоенные годы, исколесивший наши места, В. КАШЕВСКИЙ. Здесь находилась геолого-разведочная партия, погранкомандатура и лагеря заключенных. Один — около озера Ковдора.

Местность у подножия сопки Рудной красивая, пишет автор. Между озером и сопкой шла автодорога, так называемый зыбник, ибо летом по ней никто не ездил в сторону Ены. Ею пользовались пограничники. Озеро было очень красивым.

Около поселков геологов и пограничников вытекала или впадала речушка. В этом месте стояли добротные деревянные дома. А у поселка через реку на другой берег был пе-

репут деревенный мост. Госполквественки были в осемей. Офицеры-пограничники мьями в двухквартирных домах, же имелся гараж для автомашин складские помещения.

Против сопки Рудной, на дожном берегу озера, был чик который простирался вдоль бере буфре располагался лагерь заключе сколько длинных деревянных б несенных рядами колючей про периметру проволочного огражда дались вышки часовых. На б озера, за складами — не сколько домиков охра- ны лаге- ря,

Ковдорград

меше церы с семье лые сохранивал жети в барак. Зона одной стороны ного ограждения примыкала к б а другой — к болоту, которое тя стока на запад.

От мостика, что у поселка дорога развилась направо — прямо, а затем поворот налево — разработки, где в зимний пада жили заключенные. Там же про пы контроля к погранкастам.

Зимой 1941 года напротив другом лесном буфре, начали ст шие двухэтажные бараки из дере лу войны для их подполки под зиму и лето по леднике туда же лесоматериала. В середине июля построенные бараки сожгла фи немцев разведка.

По моим предположениям, ини стройки железной дороги Еи в 1941 году и реки быть не мог года. Но в предвоенные войны с крепко подождали. И все-таки недолгую километраж 10—12д.

Продукты и все необходимые жывания зимой 41-го заложили К Кавказским—Ковдор, проходили озеро Ишандра, ибо других путе ственно тогда.

Началась война. Все то, что з захвачено, надо было переброси шую землю", т. е. в Кавказам жат эвакуацию весь предвоенн заключенные. В первый день во шим строем отправили в сторону ши. Куда и как они дошли, не з.

А в мае и июне форсировки шем велись работы по строитель ной дороги до Ковдора, чтобы г материалы ценности. Где-т июни, в начале июля без всякой железорудного полотна бы уложены рельсы на шпалы, ко тично даже с одного конца висе ясь земельной насыпи.

Где-то в первых числах июл материалы ценности к железу была закончена. До Кавказским по такой д дались около двух суток.



По рисунку В. Кашевского м ствовать, как выглядел Ковдор т начала войны:

