

Ковдорская страница биографии

Игоря Владимировича Белькова

(лето 1940 года)

Бельков Игорь Владимирович (13.08.1917 - 18.11.1989), геолог, минералог, художник и музыкант, проработал в геологии 53 года, из них более 50 лет, начиная с 1938 г., он посвятил исследованиям Кольского полуострова, в течение 25 лет (1961 - 1985) был директором Геологического института (г. Апатиты), в его честь назван минерал «бельковит».



фото 40-х годов



фото середины 80-х

24 июля 1940 года Игорь Бельков пишет маме письмо и рассказывает о своей работе, а также о том, как добирался до места работы.

Ковдор, 24.07.1940.

"Дорогая мама. Вот уже 20 с лишним дней я нахожусь на месторождении. Добрался я сюда хорошо.

В Уполокше я был 28-го утром, проболтался там два дня, поджидая попутчиков, и, не дождавшись никого, ушел в Ёну один, 30-го в пять часов вечера. Сорок километров я отмахал за 7 часов. Разумеется, что постель и чемодан пришлось оставить на складе в Уполокше, так что я шел с одним рюкзаком, да и то облегченным.

Итак, в полярную полночь я был на берегу Кох-озера, откуда мне предстояло проехать по озеру до самой деревни – 6 км. Костром я вызвал лодку и в 2 часа ночи был в деревне.

Утром пришел автомобиль, который ходит на слюдяной рудник. Он подвез меня 25 км, остальные 25 км я легко прошел и к 6-часовому ужину пришел на место, в Ковдор.

У входа в строящийся поселок стоит арка с надписью "Добро пожаловать". Как я её увидел, так и прослезился, думаю, что, мол, уж точно - добра не жди. Так и оказалось. Здесь скверно с жильем и едой. Еды мало и очень однообразна – гороховый суп, перловый суп, пшенная, перловая каша изо дня в день. Иногда рыба. Я сам иногда ловлю рыбу, ее здесь очень много, но негде и не на чем её готовить.

Здесь всего не хватает, прежде всего, людей. До сих пор еще строят дорогу. С самолетами неважно обстоят дела. Один разбился у нас на озере. Мы его ходили вытаскивать на берег, ибо он наполовину затонул. Летчик остался жив и невредим. Через день около Ёны на пути к нам разбился вдребезги ещё один самолет. Кроме того, погода неважная и они уже 3 дня не летают.

Главного нашего начальства здесь нет. Есть только "подначальники" в том числе и я и Люся – всего человек 6, вот мы и работаем как угорелые на горе, да вдобавок учим работать коллекторов – их здесь 13 девочек, из которых лишь 3-4 более или менее подают надежды. Трех учит Люся и трех – я. Остальных – другие.

Месторождение, как и ожидал я, очень интересное и я уже кое- что открыл здесь новое. Понемногу начал собирать материал.

В настоящее время все дела начинают, как будто налаживаться. Прежде всего, с едой. Дают по пол литра молока в день, свежий хлеб, иногда белый, завтра будет масло и конфеты – уже веселее. Есть здесь на пограничной заставе звуковое кино – мы уже видели несколько картин.

Мы здесь являемся одними из главных работников, чего я в такой большой партии не ожидал. Это и хорошо и плохо. За предстоящие 2 месяца надо будет проделать уйму работы, т.к. все планы еще не начали выполняться".

Позже, в 1989 году в журнале "Котлован" (специальный выпуск Хибинского отделения общества "Мемориал") он напишет статью "Дороги, которые не выбирали", в которой еще раз расскажет о своей работе на Ковдорском месторождении. Вот выдержки из нее:



2-3 декабря 1989 года

"В 1940 году я проходил преддипломную практику на разведке Ковдорского железорудного месторождения в качестве младшего геолога, оформлял документацию всех разведочных выработок: канав, шурфов, скважин.

Было правительственное задание – в течение одного года провести 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 полуостров в июле-августе сорокового года.

В начале июля, когда я пешком из Уполокши пришел на Ковдор, там находилось всего шесть человек – прораб, его помощник и четверо рабочих. Мы располагались в одном из сараев погранзаставы...

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 1940 г. 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.

Строительство бараков 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. Бригадир - из числа осуждённых за уголовные преступления. Именно они управляли всеми внутрилагерными делами. Бригадир следил за работой своих подопечных и пользовался 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 белого «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!"

КОТЛОВАН □ 5 стр.

История, размещение, функционирование лагерей остается пока архивной тайной, протоптанной лишь в общих чертах. В литературе, публицистических произведениях и 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 колодеч проволочных. И о деятельности лагерей мы судим лишь по воспоминаниям уцелевших узников да по вещественным свидетельствам: сохранившимся кое-где развалинам лагерей, тайным надписям и др.

Мне довелось быть вольным свидетелем некоторых сторон функционирования всей этой дудинской 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 «заборе» рабочей силы. Когда я в 1936 году поступил в университет, на наш курс первоначально зачислили 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 заполнен студентами из других городов, где ликвидировались опустевшие в результате подневных «изъятий» факультеты. Так, из Саратова к нам прибыли трид-

цать студентов. В 1941 году выпускников нашего курса было 104 человека. Из них 85 распределяли в систему НКВД и лишь двенадцать — 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-

е следовавшего за Котульским как тем, 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-

следовавшего за Котульским как тем, 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-

следовавшего за Котульским как тем, куда бы тот ни направлялся. Большинство ИТР геологической службы Мончегорского ГОКа были также заключенные. Именно они управляли всеми внутрелагерными делами. Бригады 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

они вновь стали возникать повсюду как чудовищные грибы. В частности, в 1950 году было начато крупное строительство железной дороги Титан—Иоканьга 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 лагункты были — в пос. Титан, на 44, 56, 72, 82, 101, 125, 137-м километрах трассы. До 180-го км, где находилось 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 вездеходной дороги на Кейвы и в развалинах бывшего лагерного «рая» я неоднократно бывал. Многие развалины — как кошмарные памятники белого «архипелага» 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 обнаружили в нем ни одного мужчины, за исключением двух дряхлых стариков. В опустевшем 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 пустует и в настоящее время фактически исчезло.

В том же 1938 году я был в Мончегорске, чтобы ознакомиться с месторождениями никеля, которые только что осваивались. 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. Котульский, 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: канав, шурфов, скважины. Было правительственное задание — в течение одного года провести 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 — перевезенные вместе с контингентом лагерей и их охраной на Кольский в июле—августе прошлого года.

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

была приступить к строительству лагеря. Через несколько дней весь лес на берегу озера был вырублен, лагерь был огорожен колючей проволокой и выстроены дома для охраны и первые бараки для заключенных.

Строительство барачных корпусов продолжалось весь июль и август. Основная масса заключенных в это же время начала строить шоссейную грунтовую дорогу от с. Ены до Ковдора, а часть заключенных (300 человек) поступили в район месторождения для проведения горных выработок. При этом взрывные работы осуществляли сотрудинники геолого-разведочной экспедиции, расчищали горные выработки после взрывов заключенные, а документацию расчищенных выработок вели вольные помощники коллектора.

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

снизился вдвое. Учет вел бригады 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 вчерне проложена шоссейная дорога от Пинозера до Ковдора, а к июню 1941 года уложены рельсы на железнодорожной ветке, затем снова снятые и увезенные.

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

План лагеря в Ковдоре составил по памяти водитель автомашины в предвоенные годы В. В. Кашевский. По рисунку В. Кашевского можно представить, как выглядел Ковдор перед самым началом войны в 1940-ые годы прошлого века.



На схеме:

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