

Блонский Леонид Владимирович

кандидат исторических наук, доцент кафедры
«Философия, социология и история»
Российского университета транспорта (МИИТ)

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
ОБИТАТЕЛЕЙ БАМЛАГА 1930-Х
ГОДОВ (ПО ДНЕВНИКОВЫМ
ЗАПИСЯМ ЗАКЛЮЧЕННОГО
И КОНВОИРА)**

Аннотация:

В данной статье предпринята попытка охарактеризовать особенности повседневной жизни обитателей Байкало-Амурской магистрали в 1930-е годы. В 1932 году, в целях ее скорейшего возведения, был организован особый лагерь в системе сталинского ГУЛага – БАМлаг. В лагере находилось множество неординарных людей, часть из которых даже в этих нечеловеческих условиях вели дневниковые записи. Это эпистолярное наследие в некоторой степени позволяет воссоздать особенности повседневной жизни обитателей БАМлага. Две основные категории любого пенитенциарного учреждения – надзиратели (конвоиры) и заключенные. Немногие из них склонны к сентиментальности и стремлению к документальной фиксации своей и окружающей жизни. Тем не менее и среди этих категорий встречались люди, которые стремились запечатлеть свою повседневную жизнь. В статье мы анализируем дневниковые записи конвоира И. Чистякова и заключенного Н. Гапановича.

Ключевые слова:

СССР, 1930-е годы, БАМлаг, тоталитарный строй, индустриализация, сталинизм, история пенитенциарной системы, историография.

Blonsky Leonid Vladimirovich

PhD in History, Associate Professor,
Philosophy, Sociology and History Department,
Russian University of Transport (MIIT)

**DAILY LIFE OF BAIKAL AMUR
CORRECTIVE LABOR CAMP (BAMLAG)
INHABITANTS IN THE 1930S
(ACCORDING TO THE DIARY ENTRIES
OF A PRISONER AND A GUARD)**

Summary:

The present study attempts to characterize the features of a daily life of people who built the Baikal-Amur Main-line Railway in the 1930s. In 1932, in order to finish the building of the railway as soon as possible, a special corrective labor camp was organized in the system of Stalin's GULag (Main Directorate of Camps and Places of Incarceration) which was called Bamlag. In the camp there were many extraordinary people, some of them managed to keep diary entries even in such inhumane conditions. This epistolary heritage allows us to recreate to some extent the features of daily life of Bamlag inhabitants. The two main categories of any penitentiary institution are warders (guards) and prisoners. Just few of them are prone to sentimentality and desire to documentation of their own and surrounding life. However, even among these people there were the ones who sought to depict their daily lives. The study analyzes the diary entries of the guard I. Chistyakov and the prisoner N. Gapanovich.

Keywords:

USSR, 1930s, Baikal Amur Corrective Labor Camp (Bamlag), totalitarian regime, industrialization, Stalinism, history of the penal system, historiography.

На территории СССР железные дороги всегда являлись доминирующим объектом транспортной сферы. За 74-летний период существования советского государства было построено немало новых железных дорог. Одной из самых известных и протяженных железнодорожных магистралей страны является Байкало-Амурская магистраль (БАМ). История ее строительства с 1932 по 1984 годы отчетливо отражает различные этапы развития нашей страны и общества. В отечественной историографии представлено немало исследований, посвященных созданию БАМа [1, с. 91–97]. Достаточный интерес проявляли к истории БАМа и зарубежные ученые [2]. Несмотря на очевидный интерес к истории создания и функционирования этой грандиозной магистрали советской эпохи, многие аспекты ее строительства остаются недостаточно исследованными. В частности, интересным объектом изучения является повседневная жизнь участников строительства Байкало-Амурской магистрали в 1930-е годы, когда специально для ее возведения был создан БАМлаг, являющийся структурным подразделением сталинского ГУЛага.

В данной статье мы предпримем попытку воссоздать атмосферу повседневной жизни обитателей БАМлага 1930-х годов. Безусловно, две основные категории любого пенитенциарного учреждения – надзиратели (конвоиры) и заключенные. Немногие из них склонны к сентиментальности и стремлению к документальной фиксации своей и окружающей жизни. Тем не менее и среди этих категорий встречались люди, которые стремились зафиксировать окружающую действительность. В данном исследовании мы анализируем дневниковые записи конвоира Ивана Чистякова и заключенного Николая Гапанова.

Командир взвода вооруженной охраны БАМлага И. Чистяков вел дневниковые записи в 1935–1936 годах. Они очень ценны, так как фактически являются первыми дошедшими до нас дневниками не заключенного, а представителя военизированной охраны ГУЛага. Дело в том, что представители этих структур четко понимали, чем чревато освещение событий лагерной жизни

на фоне идеологически провозглашенного сталинского рая. В случае возможного ареста любая запись, а тем более полноценный дневник, превращалась в злоещую улику.

Биография и судьба заключенного Николая Гапановича неизвестны. Его записки о пребывании на строительстве БАМа в качестве заключенного БАМлага были опубликованы в газете «Случчины», которая издавалась на оккупированной немцами территории Белоруссии. Сам Гапанович, скорее всего, после отбытия срока заключения проживал там же. В его записках мы находим ценные факты, которые помогают нам представить особенности повседневной жизни обитателей БАМлага. Его дневниковые записи относятся к 1936 году.

Решение о создании БАМлага было принято советским руководством практически параллельно с началом активного строительства Байкало-Амурской магистрали в начале 1930-х годов. В 1930 году Дальневосточные краевые организации подняли вопрос о строительстве магистральной железнодорожной линии Тайшет – Север Байкала – Николаевск-на-Амуре и ряда ветвей к ней. Именно тогда было сформулировано словосочетание «Байкало-Амурская магистраль» [3, с. 98]. Аббревиатура БАМ впервые появилась на страницах газеты «Известия ЦИК СССР и ВЦИК Советов рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов» 5 августа 1933 г. в статье М. Горького «О воспитании правдой». Говоря о возросшей трудовой армии на строительстве Беломоро-Балтийского канала, А.М. Горький пишет, что она, эта армия, «пойдет на работы по каналу Москва – Волга, по БАМ, на Камышинскую плотину и другие грандиозные сооружения, необходимые нашей стране» [4].

Управление строительства БАМа Народным комиссариатом путей сообщения (НКПС) было организовано «Постановлением СНК СССР № 544 от 13.04.32» [5]. 27 октября 1932 года «Постановлением СНК СССР № 1650/340с» строительство БАМа было передано ОГПУ (вопросы проектно-изыскательских работ остались за НКПС) [6, с. 213–214]. Передача была оформлена приказом ОГПУ и приказом НКПС от 15.11.1932 г., согласно которым расформировывалось Управление строительства БАМа НКПС и создавалось Управление строительства БАМа ОГПУ и Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь [7]. При принятии решения в апреле 1932 г. о строительстве БАМа предполагалось, что УС БАМ НКПС будет использовать вольнонаемных рабочих. Однако к сентябрю 1932 г. план вербовки был выполнен лишь на 50 %. При передаче в ГУЛАГ ОГПУ было решено использовать на строительстве БАМа в качестве рабочей силы заключенных и спецпереселенцев. В декабре 1932 г. на строительстве работали 9608 человек (из них 3 652 заключенных), на 01.02.1933 г. – 11 330 (7009 заключенных), на 01.05.1933 г. – 32 411 (31 415 заключенных) [8, с. 154].

И конвоир, и заключенный сходятся в оценке тягостного ощущения действительности лагерной жизни. Оба летописца БАМлага делают акцент на очень тяжелых климатических особенностях в месте строительства магистрали. И если И. Чистяков вскользь отмечает, насколько суров климат в районе БАМлага, то Н. Гапанович, с позиции поправленного в правах и несправедливо осужденного заключенного, очень образно и зло описывает природу БАМа. При этом он не скупится на эпитеты в адрес советского руководства и лично И.В. Сталина: «БАМлаг – это сокращенное название лагеря НКВД по строительству Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Расположен он на Дальнем Востоке и занимает пространство от Никольска-Уссурийского до Читы. Суровый и беспощадный к людям климат Дальнего Востока. Пятидесятиградусные морозы с лютой стужей и метелями тут почти каждодневное явление. Земля промерзает в глубину более чем на метр и не оттаивает полностью даже во время короткого лета. В таких вот условиях – в районе вечной мерзлоты и пятидесятиградусных морозов – сумасшедший Сталин задумал построить железную дорогу БАМ» [9, с. 2].

Климатические условия в месте строительства БАМа были действительно суровые, о чем говорилось во всех официальных отчетах. Так, в «Пояснительной записке к годовому отчету конторы по изысканию и проектированию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали «БАМТ-РАНСПРОЕКТ» НКПС за 1938 год» отмечалось, что «высокая стоимость магистрали объясняется тем, что строительство ведется при сложных и неблагоприятных геологических условиях, с наличием вечной мерзлоты...» [10].

Интересно отметить, что, несмотря на точность характеристики климатических особенностей в месте строительства БАМа, Н. Гапанович, желая, видимо, еще больше акцентировать внимание на кровожадности сталинского режима, приводит явно завышенную и неправдоподобную статистику о количестве заключенных, задействованных на строительстве магистрали. Так, он пишет, что «строительство это должно было осуществляться согласно сумасшедшего плана Сталина в самый короткий срок руками миллионов рабов (в 1934 г. в БАМлаге их было около 4 миллионов)» [11]. Выше мы приводили данные о реальном количестве заключенных, используемых на строительстве БАМа в 1930-е годы.

И. Чистяков описывает свои ощущения более образно, но так же активно критикуя лагерную жизнь: «16 августа 1936 года. Дождь. А с ним еще больший мрак на душе. Вечером на 11-й ужин и сон с клопами. Чего-то ждешь. А мысли всегда упираются в два места: или уволят,

что будет лучшим счастьем, или отдадут под суд. Ценой лишения свободы завоеешь свободу... Никаких мыслей. Как будто все человеческое атрофируется. Доволен тем, что кормят как-нибудь и чем-нибудь, спишь. Лактятся на тебя и ничего больше. Это же почти животное, а не человек...» [12, с. 272, 291].

Оба летописца повседневной жизни БАМлага делают акцент на отвратительном отношении к заключенным в лагере. При этом если такая оценка закономерно присутствует в записках заключенного Н. Гапановича, который, следуя логике, всегда должен испытывать ненависть к своей участи, то конвоир И. Чистяков, который вроде бы не должен испытывать видимой жалости к энкам тем не менее тоже сетует на их печальную участь.

Условия быта заключенных БАМлага, задействованных на строительстве железнодорожной магистрали, были ужасающими. Для размещения заключенных использовали бараки или изоляторы, внутри которых размещались камеры на 13–20 человек [13]. В качестве материалов, применяемых при строительстве этих объектов постоянного проживания заключенных, использовались деревянные бревна и цемент. Внутри барачных (изоляторов) господствовала антисанитария. Помещения практически не отапливались.

Н. Гапанович так описывал условия быта заключенных лагеря: «Собрав свои убогие пожитки и шлепая с конвоиром по грязи, пошел я в изолятор. Изолятор построен из бревен, потолок в три наката, пол цементный. В изоляторе было 26 камер разной величины. Я попал в камеру № 11. Люди, которые встретили меня, удивляли своим ужасным видом. Это были живые мертвецы. В камере было 13 заключенных. Всюду ползали клопы. Небольшое окно под самым потолком почти не давало света. Чтобы избавиться от клопов, спать приходилось в мешках, в матрацах» [14].

«Кругом щели. Голые нары. З/к спят. Снег на стенах, на полу и на спящих. Дров нет. Пожалуй, в этом решете и дрова не помогут. Скопище живых существ, а не люди. Почему так? Лохмотья. Грязь! Спят, одевшись, в бушлатах, в валенках, в шапках. Если взглянешь, то не сразу поймешь, что здесь такое. Склад старого, ненужного обмундирования или свалка. Стоны, выкрики, храп с присвистом, ругань во сне, сплошной бред», – пишет И. Чистяков [15].

Удивительно, что представители двух разных полюсов сталинского лагеря испытывают практически одни и те же эмоции от удручающей атмосферы БАМлага. Конечно, наивно предполагать, что все конвоиры лагеря с сочувствием относились к заключенным и их быту. Скорее, наоборот. В противном случае система ГУЛага не просуществовала бы в неизменном виде практически до середины 1950-х годов. Тем не менее дневниковые записи И. Чистякова в сопоставлении с записями Н. Гапановича позволяют нам представить более-менее объективную картину повседневной жизни в БАМлаге.

В данной статье мы предприняли краткий анализ дневниковых записей представителей двух диаметрально противоположных статусных групп лагерной системы 1930-х годов в СССР. Этот эпистолярный материал уникален тем, что благодаря ему мы хотя бы в какой-то степени можем понять, как проходила повседневная жизнь в условиях советского ГУЛага. Безусловно, тема повседневной жизни сталинской эпохи требует дальнейшей и более тщательной разработки.

Ссылки:

1. Мухаров Р. К истории Байкало-Амурской магистрали // В кн.: Проблемы истории и культурно-национального строительства в Республике Бурятия. Улан-Удэ, 1998. 216 с. ; Байкалов Н.С., Поплевина А.И. Годонимы в социокультурном пространстве городских поселений Байкало-Амурской железной магистрали (БАМа) // Манускрипт : научный журнал. Тамбов, 2019. Т. 12. Вып. 1. С. 19–23. <https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.1.3>
2. Karger A. BAM–Baikal-Amur-Eisenbahnmagistralle. “Jahrhundertwerk” im sowjetischen Osten // Geographische Rundschau. Braunschweig, 1980. No. 2. P. 10–18 ; Ward Chr. J. “Path to the Future” or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984. Chapel Hill, 2002. 281 p.
3. Хобта А.В. К истории выполнения изыскательных проектных работ для Байкало-Амурской магистрали на участке Тайшет – Лена в 1880-е – 1930-е гг. // Культура. Наука. Образование. Иркутск, 2018. № 2 (47). С. 96–109.
4. Горький М. О воспитании правдой // «Известия ЦИК СССР и ВЦИК Советов рабочих, крестьянских, красноармейских и казачьих депутатов». № 193. 5 августа 1933 г.
5. ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 67. Л. 174.
6. Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953 / под общ. ред. акад. А.Н. Яковлева. М., 2005. 565 с.
7. Там же. С. 214.
8. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923-1960 : Справочник / сост. М.Б. Смирнов. М., 1998. 597 с.
9. Гапанович Н.С. У БАМлагу // Газета «Случыны». Слуцк, 1944. № 3-4. С. 2–4.
10. ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 2. Л. 14.
11. Гапанович Н.С. Указ. соч.
12. Чистяков И. Сибирской дальней дорогой. Дневник охранника БАМа, 1935–1936 гг. М., 2015. 287 с.
13. Чистяков И. Указ. соч. С. 327 ; Гапанович Н.С. Указ соч. С. 2–3.
14. Гапанович Н.С. Указ. соч. С. 3-4.
15. Чистяков И. Указ. соч. С. 330.

Редактор: Шейхетова Ирина Александровна
Переводчик: Герасимова Валентина Евгеньевна