

О. Бочкарёва
2006 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА СОЛОВКАХ. 1920-1932 гг.



Введение

Железнодорожный транспорт на Соловках просуществовал с 1920 по 1932 гг. В период деятельности монастыря до 1920 г., а также в предвоенные годы и послевоенное время вплоть до наших дней – при любой хозяйственной системе и транспортных нагрузках Соловки обходились без железнодорожного транспорта. Паровоз, железнодорожные составы, тракционные пути, узкоколейка – все это было организовано и широко использовалось на Соловках только в период Соловецких Лагерьей ВЧК-ОГПУ-НКВД, став символами лагерного периода на Соловках.

Полномасштабные исследования этого вопроса требуют самостоятельности в отношении комплексных исследований по теме Соловецких лагерей 1920-1939 гг. Железнодорожный транспорт на Соловках – сложная и объемная тема, требующая

многолетних исследований, как в архивах РФ, так и на территории островов. Значение данной темы в том, что ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НА СОЛОВКАХ охватывает различные, сложные и многочисленные вопросы, стороны и категории пребывания лагеря на архипелаге; это целый комплекс взаимосвязанных между собой сложных напластований исторических, нравственных и общечеловеческих. Это - та часть истории лагерных Соловков, которая мало описана, еще меньше исследована и существующими следами с каждым годом все меньше напоминает нам о себе. Железнодорожный транспорт на Соловках – это не только страница в хозяйственном и коммерческом использовании острова в создающейся системе ГУЛАГа, это – показатель прессинга на природу архипелага; отношение к человеку и личности; цена и стоимость человеческой жизни в рамках нечеловеческих условий существования; запланированное и преднамеренное истребление людей и соловецкой природы в государственных масштабах; приспособляемость людей и природы к выживанию в данных условиях; наше, современное отношение к этим категориям, вопросам, фактам.

Лагерная система с первых дней своего образования на Соловках нуждалась в хорошо налаженной системе дорожно-транспортного хозяйства. Дорожно-строительным и железнодорожным работам, а также и железнодорожному транспорту в лагере всегда уделялось значительное внимание:

- во-первых, это наиболее мобильный, эффективный и рациональный вид транспорта по отношению к гужевому, который был распространен на Соловках;
- во-вторых, это занятость на тяжелых работах большого числа заключенных, что и было особо необходимо для «перековки» и «устрашения»;
- в-третьих, это возможность рассредоточения большого числа заключенных по видам работ с самостоятельными командировками и лагпунктами на железнодорожных ветках в отдаленных частях острова;
- в-четвертых, это круглогодичная возможность быстрой переброски грузов и заключенных на большие расстояния вне зависимости от погодных условий;
- в-пятых, это использование постоянных веток для ручных вагонеток в ситуациях, где нет возможности и необходимости прокладывать стационарные железнодорожные пути (на кирпичном заводе, на торфоразработках, на участках транспортировки дров и строительного леса к местам сплава);
- в-шестых, это возможность использования мобильных временных сборно-разборных железнодорожных веток в местах транспортировки и вывозки грузов, как более эффективный вариант в сравнении со стационарными железнодорожными ветками.

В существовании железнодорожного транспорта на Соловках с 1920 по 1932 гг. можно выделить три самостоятельных этапа:

1. первоначальный = 1920-1924 гг., когда шло становление этого вида транспорта на острове (фото № 20);
2. основной = 1925-1929 гг., когда этот вид транспорта стал главенствующим среди других видов в грузо- и человеко-перевозках (фото № 21);
3. завершающий = 1929-1932 гг., когда этот вид транспорта становится нерентабельным и сворачивается.

Линии стационарных железнодорожных веток охватили отдаленные участки острова с центральной частью, где располагалось I-е Отделение – самое большое по численности заключенных. Линии были проложены к главным и крупными местам работ заключенных: склады, лесоповал, торфоразработки, кирпичный завод. Вывоз сырья (лес и торф) и продукции (кирпич) к причалу лагеря по железнодорожным веткам мобильно решал важнейшие экономические задачи лагеря. Строительство и эксплуатация железнодорожных веток – это крупномасштабное решение вопроса о трудовой занятости огромного числа заключенных при минимальных затратах.

Строительство ж/д веток включало в себя:

- исследования лесных массивов и территорий по объемам строительного и топливного леса, залежам и качеству торфа;
- исследования и расчеты, а также проектные работы по прокладке новых веток,
- порубочные работы для прокладки просек под будущие линии железнодорожных веток и пикетов,
- земляные работы по прокладке линий в холмистой местности,
- устройство железнодорожных насыпей и строительство деревянных мостов в местах расположения болот, каналов и ручьев,
- прокладка железнодорожного полотна,
- строительство железнодорожных пикетов и тупиковых станций,
- прокладка электрических и телефонных сетей на промежуточные и конечные станции-пункты,
- оснащение всех линий снегоочистительным оборудованием,
- строительство снегозаградительных полос.

Трудозатраты касались не только организации и строительства железнодорожных веток, но и дальнейшей эксплуатации этих линий в осенне-зимний период. И если учитывать, что подготовительные работы, строительство и прокладка этих дорог велись самыми примитивными способами, а ручной труд заключенного измерялся пайком и нормой выработки – можно говорить, что эти работы были на Соловках одними из самых тяжелых по характеру и самыми дешевыми по стоимости. На этих работах погибали от непосильного труда, от условий труда и содержания десятки, а возможно, и сотни заключенных. Лесные и болотные командировки, через которые проходили железнодорожные ветки – места тяжелейшего (практически круглогодичного) труда заключенных фактически не исследованы как документально, так и на местности. Отрывочные воспоминания в литературных изданиях бывших заключенных, несколько отчетных материалов из архивов, публикации в статьях-передовицах лагерных газет и журналов – вот документальная и информативная база по этому вопросу на сегодняшний день. Только на основании многолетних исследований будет сформирована общая и полная картина размещения всех железнодорожных веток (постоянных и временных), что в свою очередь даст полную картину всех рабочих лагерных пунктов, их численность на период деятельности, примерные данные по смертности в этих пунктах (в зависимости от численности и занятости). Это – материалы, создающие и значительно дополняющие полную картину пребывания ОГПУ-НКВД на Соловках с 1920 по 1939 год.

Часть 1.

1920 - 1924 гг.

С мая 1920 г. на Соловках организовано отделение Северных лагерей ОГПУ. Идет большой поток заключенных, используемых администрацией лагеря не только на сельхозработах и приспособлении монастырских построек к содержанию большого числа заключенных, но и на важных хозяйственных объектах – строительстве на территории поселка первых линий узкоколеек для ручных вагонеток.

Уже в первые три года в сеть монастырских дорог влились первые железнодорожные ветки. Первоначально, строительство железнодорожных путей велось хаотически, в местах максимальной нагрузки по перевозке грузов. Отсутствие специалистов и наличие большого числа дешевой рабочей силы позволило уже к 1923 г. пустить линии Кремль-Порт и Порт-Склады с узкой колеей = 750 мм. Линия обслуживалась ручными вагонетками (фото № 20).

В 1923 г. Соловки стали самостоятельным концентрационным лагерем ОГПУ. Количество заключенных резко возросло. Увеличилась и потребность в больших объемах грузоперевозок, транспортировке строительных материалов и заключенных на главные и новые места работ. Основными направлениями стали Кирпичный завод и озеро-канальная система, как источник сплавного запаса лесных дров. Наличие

простейших ручных вагонеток на рельсовом ходу уже не покрывали потребностей в перевозках. Поэтому уже в 1923 г. на механическом заводе лагеря заключенными был сконструирован и изготовлен автовоз. Он представлял собой две вагонетки, соединенные общей рамой, с вмонтированным на нее автомобильным двигателем «Ostin». Такой автовоз имел малую мощность и недостаточный сцепной вес, буксовал на кривых подъемах и трогании с места без дополнительной помощи. Подвижной состав был расширен и уже состоял из автовоза, одной платформы и девяти вагонеток. Общий рельсовый путь к 1924 г. насчитывал 4,5 версты.

С февраля 1924 г. была начата реформа в организации и эксплуатации железнодорожного транспорта. Этот срок номинально считается началом создания железнодорожного транспорта на Соловках. Был сформирован штат из числа заключенных и вольнонаемных по контролю за движением и учету грузо- и человекоперевозок. В мае 1924 г. начаты работы по реконструкции самого железнодорожного полотна и подвижного состава. К концу года все 4,5 версты узкоколейки в 750 мм перешиты на метровую ширину. В период навигации, в августе того же года на остров прибыл первый паровоз (фото № 22). Велись планирование и подготовка, а с апреля 1925 г. – строительство новых веток: на Кирпичный завод и торфоразработки в районе кирпичного завода, на систему озер (фото № 23, № 24), к складам.

8 июля 1925 г. было открыто движение на Кирпичный завод. При этом на территории самого Кирпичного завода широко применялись ручные вагонетки для перевозки глины, кирпича как сырого, так и готового (фото № 25). К 1-му сентября была закончена постройка железнодорожной линии на торфоразработки за Кирпичным заводом (фото № 26). Но по всем разделам торфоразработок подвоз торфосырца к местам просушки и транспортировка к местам вывоза производилась ручными вагонетками по узкоколейным линиям – временкам.

Реформа железнодорожного транспорта практически была завершена в 1925 г. В дальнейшем происходило только его расширение и усовершенствование.

В наличии был паровоз серии В-а 0-30, с ведущими колесами, без поддерживающих бегунковых колес (фото № 27). Ширина колеи для таких паровозов 1067 мм., диаметр колес по кругу катания = 915 мм, диаметр цилиндров внутренних = 304 мм., ход поршня = 458 мм., система парораспределения «Аллана», число дымогарных труб = 100 шт., наружный диаметр дымовых труб = 44 мм., расстояние между решетками = 2535 мм., максимальное давление пара в котле = 10 атмосфер, скорость = 37 км/час., вид топлива = дрова, порожний вес паровоза = 16,5 т., служебный вес паровоза = 18,0 т., число осей тендера = 3, диаметр колес тендера = 711 мм., запас топлива в тендере = 4,9 м.куб., запас воды в тендере = 4,5 м.куб., вес порожнего тендера = 6,9 т., вес груженого тендера = 13,5 т., завод-изготовитель – «Шварцкопф», год – 1878. (Материалы предоставлены Музеем Путей Сообщения, г. Санкт-Петербург в 2005 г.).

Подвижной состав (паровоз, платформы, вагонетки, а в дальнейшем и вагоны с цистернами) прибыли на Соловки с материка в значительно изношенном состоянии. Необходимость в постоянном ремонте требовала создания в лагерных условиях не только ремонтных мастерских, но и производство большого количества деталей, что и послужило причиной разрабатывать проект небольшого железнодорожного депо около кремлевской стены. Проект был разработан «по всем правилам современной заводской техники и есть надежда, что к началу зимы он будет осуществлен» (статья инженера И. Смирнова «Железнодорожный транспорт» в журнале «Соловецкие острова» 1925 г.).

В отличие от подвижного состава, рельсы прибыли на Соловки в хорошем состоянии, не смотря на то, что были демонтированы с линии Новгород – Русса; имели вес 13 фунтов на 1 погонный фут. Рельсы из доброкачественной стали, марки – «Ватсон Steel 9M° 875 НУЖД 95», старогодние, с колеей = 0,5 сж. В худшем состоянии (значительно изношенном) находились скрепления. Накладки уголкового и плоские четырехдырные для болтов 5/8. Рельсы пришивались 4-мя костылями к шпалам, а на

кривых участках пути укладывались на железные подкладки. Особенно в первые годы эксплуатации железных дорог остро ощущалась нехватка в качественных скреплениях (костылях, подкладках, болтах).

Полотно железнодорожных линий практически на всех ветках строилось в идентично сложных условиях. Полоса отчуждения – ширина просеки = 6,0 сж. Бровки не сооружались, так как само полотно служило и пешеходной дорогой. Высокие грунтовые воды и наличие болот явилось причиной сооружения практически по всей длине на всех ветках искусственных насыпей из песка и камня. Грунт практически везде торфяной с толщиной торфа от 0,10 сж. до более 1,0 сж. Под слоем торфа укладывался гравелистый песок и плотно слежавшиеся глины. Песок и глина были с большим количеством валунов различного размера (от 10 до 200 пудов весом). Наличие камня и подторфяного грунта создавало благоприятные условия для возведения искусственных насыпей. При высоте насыпи до 2,0 сж., мосты из валунов сооружались без цементирующего раствора. В иных случаях сооружались деревянные мосты (фото № 5, № 28) из пиленых брусьев и бревен, крепеж – скобами.

После реконструкции железнодорожного полотна и введения паровоза в подвижной состав, уже к концу 1924 г. резко возросли показатели по перевозкам грузов. Если с мая по октябрь 1924 г. (до реформы) было перевезено 199.404 пуда различных грузов, то с августа по декабрь 1924 г. и январь 1925 г. (после реформы) было перевезено 1.266.186 пудов груза. В январе 1925 г. перед администрацией лагеря встал вопрос о расширении подвижного состава вторым паровозом, добавочными грузовыми платформами и вагонами, цистернами и пассажирскими вагонами. Увеличение подвижного состава требовало реформы в самой системе контроля, организации движения и обслуживания этого вида транспорта.

Но самое главное было уже выполнено – на Соловках этот вид транспорта появился, обосновался и стал совершенствоваться. Период 1920-1924 гг. (до 1925 г.) фактически можно считать 1-м этапом – периодом становления железнодорожного транспорта на Соловецких островах.

Часть 2.

1925 - 1929 гг.

Период с 1925 по 1929 гг. в истории Соловецких Лагерьей Особого назначения ОГПУ (СЛОН-ОГПУ) стал периодом перехода лагеря на самокупаемость в общей подготовке всей пенитенциарной системы государства к глобальной системе ГУЛАГа. В это время хозяйство лагеря переживало максимальный подъем в организации и налаживании производства за счет многочисленных предприятий: особое внимание уделялось расширению кирпичного завода с поставками продукции на материк и нужды острова; были открыты небольшие заводики и мастерские; развернуто производство сельскохозяйственных отделов лагеря с животноводческими и мясомолочными поставками на материк; шли обширные лесорубочные работы по всей территории острова с поставками строительного леса на зарубежный рынок и топливного леса на нужды лагеря; велись в масштабе всего острова исследования запасов и качества торфа, осушение болот и торфоразработки. В это время наблюдалась и максимальная численность заключенных на Соловках. Была сформирована целая сеть многочисленных лагерных поселений сезонного и постоянного характера, требовавшая мобильной круглогодичной связи с центральным пунктом – поселком. Эту задачу и решала мобильная узкоколейная железная дорога.

Уже в 1925 г. велось расширение железнодорожной сети на Соловках, ее усовершенствование и модернизация. Колея 1067 мм., как на Соловках, применялась в 1920-е гг. в следующих странах: Бельгия, Нидерланды, Швеция, Норвегия, Мексика, Коста-Рика, Венесуэла, Никарагуа, Эквадор, Бразилия, Чили, Япония, Египет, Судан, Новая Зеландия, Нидерландских колониях в Азии; Британских, Португальских и Германских колониях в Африке. По характеру рельефа и грунтовых оснований,

предпочтительнее было оставлять на Соловках узкоколейные пути на 750 мм, но ширина колеи в 1067 мм была обоснована с точки зрения объемов грузооборота.

Соловецкую узкоколейную железную дорогу необходимо рассматривать, как:

- «дорогу общего пользования» – т.к. она использовалась в транспортировке и людей, и грузов;
- «малую дорогу» – т.к. она функционировала на малой замкнутой территории только Большого Соловецкого острова;
- «дорогу через горные хребты» – из-за сложных топографических условий местности (существуют уклоны до 25° и радиусы до 80 м).

Подвижной состав уже летом 1925 г. включал 2 паровоза (В-а 0-30, В-а 13), 27 платформ, 8 крытых вагонов, 1 цистерну, 1 вагон I-го класса. Велось формирование системы организации движения. Была создана целая структура управления и контроля над движением и грузоперевозками. Заведующему железной дорогой подчинялись дежурные по станциям, которые вели круглосуточное дежурство. Телефонная связь со всеми пикетами и станциями обеспечивала контроль и мобильность в руководстве. Движение, отправка и прием грузов, количество рейсов фиксировались в журналах дежурных и передавались главному кондуктору. На каждый поезд машинисту выдавали путевку, было разработано расписание движения поездов для грузовых и пассажирских составов (фото № 29, № 30, 31). В осенне-зимний период в местах пересечения железнодорожных веток устанавливали семафоры, сигнальные огни на стрелках, сооружали снегозаградительные щиты.

Летом 1925 г. были уложены тупиковые ветки к порту УСЛОН, к Лесопильному заводу, электростанции. Отстроены Архиерейский тупик, объездная линия у станции «Кремль», тракционные пути у старого депо. В этот период Соловецкая узкоколейная дорога обслуживала следующие предприятия лагеря:

- Лесопильный завод,
- Электростанцию,
- Карбасостроительную мастерскую,
- Кремль,
- Порт УСЛОН,
- Центросклад,
- Алебастровый завод,
- Кожевенный завод,
- Склады топлива,
- Лесные склады,
- Механический завод,
- Лесосплав Перт-озеро,
- Лесосплав Данилово-озеро,
- Кирпичный завод,
- Торфоразработки.

Зимой 1925-1926 гг. проведены изыскания и начаты порубочные работы по подготовке к строительству линии Кремль-Перт-Становое (будущая Филимоновская ветка). Так как предварительные работы (предпроектные, проектные и порубочные) были проведены с большими нарушениями и ошибками в расчетах, а непосредственно работы по сооружению ветки (земляные работы по выемке грунта на 9-м пикете) начаты глубокой осенью, строительство было временно приостановлено.

Весной 1926 г. уложены Новодеповские пути по заранее разработанному плану «железнодорожного городка» (фото № 32, № 33). Осенью было произведено соединение линий и образование треугольника по веткам Порт – Кирпичный завод и Кремль – Перт-озеро для улучшения маневренности и оборота паровозов.

В 1926 г. в состав руководства Соловецкой железной дорогой уже включена материально-административная бухгалтерия. Начальнику железной дороги подчинялись помощник и техник, руководящие различными службами: служба

движения, служба тяги, служба путей, бухгалтерия. При этом в службе движения отсутствовали сцепщики и составители, их обязанности выполняли кондукторы. В этой же службе состояла погрузочная артель: артельный староста, десятники и рабочие из вольнонаемных. Погрузочно-разгрузочная артель занималась работами на тех участках, где отсутствовала рабочая сила из заключенных.

Паровозные и вагонные мастерские самостоятельно производили текущий и капитальный ремонт подвижного состава, за исключением токарных и строгальных работ. Эти работы выполнял механический завод лагеря.

Кроме служб эксплуатации в состав Соловецкой железной дороги входили:

- изыскательная партия – новый отдел,
- артель канавщиков.

Эти службы были заняты только на прокладке и строительстве новых веток. Отсутствие точных карт с рельефом местности и болотистость основных территорий острова значительно затрудняли и тормозили работу этих подразделений.

Соловецкая железная дорога была на хозрасчете, имела свой «тариф», в основу которого была положена так называемая «натуральная система». Это – не оплата разноименного груза, а зависимость веса единицы подвижного состава с грузом от его удельного объема в пределах габаритов и подъемной силы. Этот тариф еще назывался «дифференциальным», т.к. провозная плата за большие составы была установлена ниже, чем за малые.

В 1926 г. было начато строительство барачного городка в южной части поселка. Здесь строились девять жилых барачных городков с административным зданием, а западнее, в лесу – самостоятельная жилищная территория, огражденная забором с колючей проволокой и отдельной проходной для встреч родственников с заключенными. Все строения возводились из бревен, требовали больших земляных работ, поэтому на период строительства к барачному городку была проложена временная узкоколейная железная дорога. К концу 1927 г. Соловецкая железная дорога насчитывала 18,5 км общего протяжения стационарных линий и более 4 км – в стадии строительства. Если учитывать площади торфо- и лесоразработок, где применялись ручные вагонетки, то к этому числу можно добавлять более 8 км общей протяженности временных сборно-разборных и облегченных узкоколейных линий. В отчете Соловецкого лагеря за 1926-1927 гг. отмечалось, что за отчетный период дорога должна была перевезти 7.603.910 пудо-верст, а фактически перевезла 8.794.428 пудо-верст. При этом в отчете зафиксировано, что оборудование и снабжение железной дороги необходимо признать слабым, а наличие квалифицированными кадрами – критическим.

Доходы за отчетный период выражены в сумме 27.486,60 руб., а расходы – 27.988,51 руб. Это показывает, что наличие самой дороги необходимо, но по своему обслуживанию – она убыточна (фото № 34, № 35, № 36, № 37). При этом с 1927 г. до 1929 г. велись обсуждения о необходимости, рентабельности и срочности завершения строительства Филимоновской ветки, при том, что сами работы уже велись по всей длине линии. Километр за километром, пикет за пикетом новая ветка вводилась в действие и работала на вывоз из восточной части Большого Соловецкого острова строительного леса, топливного леса, торфа (фото № 38, № 39, № 40). Командировка Филимоново стала центральным пунктом на обширных территориях болот в восточной части острова (в 12-ти км от поселка). Здесь проложили многокилометровые осушительные канавы и каналы, создав из них целую сеть на десятки квадратных километров (фото № 41). Велись порубочные работы просеки под железнодорожную линию до береговой полосы (южнее поселка Реболда на 2,7 км.); были начаты работы по сооружению насыпи под рельсовый путь через болото, проложены сотни метров облегченной колеи для ручных вагонеток под транспортировку добытого торфа. Десятки мелких пикетов-командировок формировались вдоль всей Филимоновской линии.

Уже в 1929 г. были проложены и действовали железнодорожные ветки, обслуживающие 15 лагерных предприятий. Летом 1929 г. обстановка в Соловецком

лагере резко изменилась – была реформирована сама структура лагеря, его подчиненность, система организации жизнедеятельности и содержания заключенных. Управление УСЛОН было переведено в г. Кемь. В течение всего 1929 г. шло быстрое переформирование практически всего административного аппарата, замена на новое начальство по всем уровням власти, надзора, охраны. Большие партии заключенных (в первую очередь квалифицированных рабочих и специалистов) отправляли на материк. Соловецкие Лагеря Особого Назначения ОГПУ прекратили свою деятельность. С закрытием СЛОН ОГПУ на островах и организацией УСЛОН ОГПУ произошли значительные перемены, что не смогло не сказаться и на функционировании Соловецкой узкоколейной железной дороге.

Период 1925-1929 гг. фактически можно считать 2-м этапом – основным в функционировании железнодорожного транспорта на Соловках, периодом, когда этот вид стал главенствующим среди других видов транспорта в грузо- и человеко-перевозках.

1925-1929 гг. в истории становления и деятельности железнодорожного транспорта на Соловках – годы наращивания в условиях лагеря (при самокупаемости) технических мощностей хозяйственной деятельности; за счет дешевой рабочей силы – быстрое распространение передовых (для Соловков) и более мобильных видов транспорта в самые отдаленные части острова; это – годы максимального подъема в самой системе функционирования этого вида транспорта на острове; годы, когда природа острова – ее ландшафты, почвы и растительность подверглись максимальному истреблению, претерпели самые большие нагрузки и изменения.

Часть 3.

1929 – 1932 гг.

С осени 1929 г. в стране шло формирование огромной системы ГУЛАГа, которая перекроила все предыдущие материковые лагеря-гиганты. Соловецкие лагеря были также переформированы. На месте Соловецких Лагерей Особого Назначения (СЛОН ОГПУ) были образованы Соловецкие и Карело-Мурманские исправительно-трудовые лагеря ОГПУ, ставшие затем 11-м отделением Беломорско-Балтийских лагерей ОГПУ (Блага), а с 1933 г. – 8-м отделением Беломорско-Балтийского комбината НКВД (ББК). Часть материковых отделений Соловецких лагерей была выделена в самостоятельные Исправительно-трудовые лагеря: Вишерский ИТЛ, Ухт-Печорские лагеря, Северо-Уральские лагеря, Свирьлаг и др.

В Карелии с 1931 г. были начаты широкомасштабные работы по сооружению Беломорско-Балтийского водного пути (ББВП). Проводились изыскания, велись проектные работы по трассировке канала, подготовительные строительным работам – порубочные работы в местах сооружения гидротехнических сооружений, заготовка строительного леса, строительство многочисленных лагерных командировок и лагпунктов для каналоармейцев по всей трассе канала. Такие работы, как: завоз строительного леса для бараков и сооружений; завоз камня и песка для плотин и дамб; подвоз строительных инструментов; оснащение светом и телефонной связью всех мест содержания и работы заключенных; обеспечение их питанием и обмундированием – все это требовало наличия и функционирования железнодорожного транспорта в максимально больших объемах и на всем пути строительства водного пути. Уже не говоря о численности рабочей силы при установленных сроках на подготовку и строительство водного пути. Соловки, как и многие другие лагеря с десятками тысяч заключенных, стали поставщиками рабсилы на строительство ББВП. Огромные партии заключенных были вывезены с острова летом и осенью 1929 и 1930 гг. В первую очередь вывозили квалифицированных, грамотных, здоровых, работоспособных заключенных, оставляя на острове преимущественно инвалидов и стариков, больных и доходяг, уголовный элемент с большими сроками, особо опасных.

На Соловках нехватка квалифицированными кадрами из числа заключенных на всех видах работ и по всем производствам стала особенно остро ощущаться к 1931 г. С разгрузкой на острове многие предприятия были остановлены и закрыты. Часть предприятий переведена на материк – в Кемь и Медгору. Претерпели сокращение сельхоз и животноводческие командировки; кожевенный и сталелитейный заводы, многочисленные мастерские, кирпичный завод работал только на скромные нужды лагеря. Прекратился вывоз с острова строительного леса и кирпича. Многочисленные командировки, специализирующиеся на рубке строевого леса и валовой добыче торфа, на производстве кирпича и рытье осушительных каналов, стали скоропалительно закрываться. Перепрофилированием самого лагеря и строительство ББВП послужило причиной постепенного закрытия отдельных линий Соловецкой узкоколейной железной дороги. Шла ускоренная разборка и переброска ж/д покрытия в районы строительства ББВП. Дольше всех линий просуществовала Филимоновская ветка – до 1932 г.

С 1932 г. железнодорожного транспорта на Соловках нет. Переброшены на ББК были не только паровозы и подвижной состав, но и само железнодорожное полотно: разобрано и вывезено. Только в самых отдаленных участках Большого Соловецкого острова в наши дни можно случайно натолкнуться на сохранившиеся фрагменты брошенного лагерного полотна, паровозные колеса, груды шпал из кругляка, стальные стяжки от крепления конструкций железнодорожных мостов и многое другое.

Заключение

При изучении истории Соловецкой узкоколейной железной дороги кроме вопросов о периодах его формирования и деятельности, технических возможностях и показателях этого вида транспорта, его разнообразных видах использования заключенными, уровне и качестве эксплуатации, необходимо всегда учитывать человеческий фактор. В первые годы создания железнодорожного транспорта на острове основной рабочей силой были неквалифицированные заключенные – в большинстве своем белогвардейские офицеры и солдаты, специалисты царского времени различных специальностей и профессий, многочисленный уголовный элемент. Пока велось строительство железнодорожных веток в черте поселка – заключенных выводили на строительство большими партиями из Кремлевского отделения. В основном, это были заключенные из рот общих работ. Количество заключенных в этих ротах всегда было максимальным и составляло от 200 до 450 человек.

С увеличением протяженности железнодорожных веток и организацией лагерных пикетов и командировок вдоль этих веток, большое число заключенных было переброшено туда на постоянные места работ и проживание. Строительство новых линий узкоколеек, работы по рубке леса и добыче торфа – так называемые лесные командировки стали наиболее сложными для существования заключенных, а работы относились к наиболее тяжелым. Попасты на такие командировки считалось – попасты на верную «погибель». Сотни и тысячи заключенных прошли через эти командировки, но лишь единицы оставили нам свои записи в опубликованных воспоминаниях. При этом – это те заключенные, кому кратковременно или по роду своей иной деятельности пришлось временно оказатся на этих командировках. Совсем ничтожна информация о заключенных – специалистах, кто вел строительство и стоял во главе организации и управления железнодорожным транспортом на Соловках.

Кухаренок Э. – инженер-путеец, был на Соловках до 1928 г. (фото № 42).

Челноков – инженер-путеец, был на Соловках до 1925 г. (фото № 43).

Другие фамилии специалистов – заключенных нам пока не известны.

Информация об узкоколейке встречается в следующих публикациях бывших Соловецких заключенных:

- А.Клингер – «Соловецкая каторга. Записки бежавшего», 1926 г., стр. 163 164

(фото № 44 – три фрагмента);

- Мих. Розанов – «Соловецкий концлагерь в монастыре. 1922-1939 годы. Факты, домыслы, параша», 1979 г., стр. 146 (фото № 45, № 46);
- М.З. Никонов-Сморозин – «Красная каторга», 1938 г., стр. 116, 117, 146. (Фото № 47, 48, 49);

Соловецкая узкоколейная железная дорога просуществовала 13 лет: с 1920 по 1932 гг. За тринадцать лет облик Большого Соловецкого острова был изменен настолько, что даже в настоящее время практически все привнесенные изменения свободно прочитываются на местности. Эти следы – не только наследие узкоколейной железной дороги, это – пример государственной политики поистине варварского и истребительского отношения к природе в масштабах всей страны на примере конкретной территории.

За 2004-2006 гг. предметом исследования была Железная дорога на Соловках, как комплекс разноплановых вопросов и событий. За это время удалось выявить места размещения документов и материалов, выполнить разведочные работы на территории острова, максимально собрать информацию из публикаций и определить масштабы и направления поисково-исследовательских работ в общих исследованиях по этой теме. Работы по данной теме должны продолжаться. В 2005 г. в результате кратковременных работ в архивах были выявлены и частично просмотрены документы и материалы по этому вопросу в архиве Музея МПС (г. Санкт-Петербург) и Архиве Новейших Политических движений (г. Архангельск). Были выявлены архивы, где материалы по этой тематике находятся – Центральный архив Республики Карелия (г. Петрозаводск), государственный архив Ленинградской области (г. Санкт-Петербург). Ежегодно при поисково-исследовательских работах на территории острова происходит выявление и фиксация все новых и новых следов размещения и деятельности ранее неизвестных железнодорожных веток. Это позволяет дополнять и окончательно сформировать общую картину расположения и характер деятельности всех лагерных пунктов, заключенных на островах, характер и объемы занятости на тех или иных видах работ, численные объемы и территориальные размеры этих пунктов, а также выявить и зафиксировать дополнительные, ранее не известные места массовых и единичных захоронений заключенных. Таким образом – эти исследования формируют общую историческую картину лагерного периода Соловков.

Работы в этом направлении представляют интерес в комплексе с изучением и исследованием природных ресурсов и антропогенных воздействий человека на природный ландшафт Соловецких островов. Это – два комплекса исследований, которые завязаны едиными причинно-следственными связями, имеют единые задачи и общий предмет исследований.

Источники

1. Отчет Соловецкого Лагеря Особого Назначения (СЛОН ОГПУ) за 1929-1927 гг.
2. Протокол № 14 заседания Бюро Коллектива ВКП(б) УСЛОН-ОГПУ от 11.01.1929 г.
3. Ф. Чихачев, статья «Соловецкая железная дорога», журнал «Карело-Мурманский край», 1928 г.
4. И. Смирнов, статья «Железнодорожный транспорт», журнал «Соловецкие острова», 1925 г.
5. А. Клиггер «Соловецкая каторга. Записки бежавшего», 1928 г.
6. Мих. Розанов «Соловецкий концлагерь в монастыре. 1922-1939 годы.

- Факты, домыслы, параша», 1979 г.
7. М.З. Никонов-Сморозин «Красная каторга», 1938 г.
 8. «Слон-ОГПУ. Фотолетопись», 2004 г.
 9. Материалы из фондов Соловецкого государственного музея-заповедника – справки, фотокопии.