

Секция «История»

Авиация ГУЛАГа в Коми АССР.

Андреев Андрей Васильевич

Аспирант

Сыктывкарский государственный университет, Институт гуманитарных наук,

Сыктывкар, Россия

E-mail: andreiandre@ya.ru

Развитие производительных сил северных территорий СССР было необходимым для экономического развития региона. Территория Коми АССР, обладавшая значительными запасами природных ресурсов (уголь, нефть, газ, лес), была экономически привлекательна. Однако имелись причины, препятствовавшие планомерной разработке и добыче полезных ископаемых. Ввиду территориальной отдаленности Коми АССР от центра, остро стоял вопрос о транспортном сообщении с другими регионами. Территориальные особенности Коми АССР затрудняли быстрое, своевременное транспортное сообщение как внутри региона, так и с соседними территориями. Основным средством передвижения, доступным для большей части населения был гужевой транспорт, не способный справляться с перевозкой продукции промышленных предприятий. Использование речного транспорта затруднялось его сезонным характером. Природно-климатические условия ограничивали пользование водными путями сообщения 4 – 6 месяцами в году, что не способствовало круглогодичной деятельности на производстве. Автомобильный и железнодорожный транспорт, как и авиация, были только в процессе становления.

Все существовавшие средства сообщения не отличались мобильностью, необходимой для быстрой транспортировки грузов и обеспечения связи между производственными единицами, в роли которых в 1930-е годы выступали лагерные пункты. Тем самым, создание авиации стало необходимым условием для осуществления срочных перевозок на территории республики.

В процессе изучения истории аэродромного строительства в Коми АССР в 1930 – 1950 гг. были использованы опубликованные и неопубликованные архивные документы из фондов Национального Архива Республики Коми, материалы периодической печати Республики Коми, Ненецкого Автономного округа, Архангельской области, издания, посвященные развитию авиации.

Создание условий для существования авиации и ее появление сделало возможным освоение богатой природными ресурсами территории Республики Коми. На примере становления и развития авиации отчетливо прослеживаются факторы, способствовавшие формированию местного и государственного воздушного сообщения. Особенностью появления авиации стало то, что она, как и многие другие отрасли промышленности республики, родилась в ГУЛАГе.

1 февраля 1926 г. приказом спецотдела ОГПУ была организована Северная воздухолиния при Соловецких лагерях и Вишерская воздухолиния. В 1932 г. родилась “воздухолиния Ухтпечлага ОГПУ”, осуществлявшая свою деятельность практически на всем северо-востоке европейской части СССР. Место для центральной авиабазы под Усть-Цильмой, в деревне Карпушовка, было выбрано не случайно - в этом месте пересекались водные пути из Ухты и Воркуты. Здесь и сосредоточили ремонтные мастерские, ангары, склады, подсобные службы, жилые дома для персонала. Кроме центральной

авиабазы, в Воркуте, Ухте и Усть-Усе были оборудованы пункты для приема, отправки и заправки самолетов, т.е. взлетно-посадочные площадки (ВПП). Кадры имелись тут же, в лагере: осужденные пилоты, авиаинженеры и техники. Среди них был летчик Лев Ковалевский. Ему Яков Мороз – начальник Ухтпечлага и поручил организовать Воздухолинию Ухто Печорского треста – хозяйственной организации, которая выступала легальным лицом лагеря. В июне 1932 года Лев Ковалевский привел на реку Ижму у села Ухта три гидроплана Ю-2 – двухместные бывшие морские разведчики устаревшей конструкции, отработавшие свой ресурс, но еще пригодные к эксплуатации. На фюзеляжах у них было написано УПТ (Ухтпечтрест). Летом они на поплавах приземлялись прямо на воду. Зимой на самолеты “обували” лыжи. Летали круглый год за исключением коротких периодов ледостава и вскрытия рек. Позже воздухолиния пополнилась самолетами К-5, У-2 и др. “Летали тогда много, но аэродромов не было, и садились везде, куда необходимо было высадить людей или доставить груз”. [1] Ковалевский погиб в апреле 1934 года при вынужденной посадке в пургу.

Эта воздухолиния была особенной. “Уникальность заключалась в том, что весь летный и технический состав воздухолинии составляли люди опальные. Уникальность ее состояла и в том, что, пожалуй, во всем архипелаге ГУЛАГ этот остров был единственным, где никто нам не напоминал о нашем подневольном положении”. [2] На самолете Ю-2, несмотря на трудности, непогоду, морозы с Карпушевки была проложена одна из первых воздушных трасс - на Воркуту. Сделали это в 1932 г. заключенные Ухтпечлага: летчик Гинце В.А. и бортмеханик Курлышев С.П. Кроме них на борту находился Я.Мороз, начальник Ухтпечлага. [3] “. . . В Воркуту возили тяжеловесные детали и агрегаты для паровозов узкоколейной железной дороги Воркута-Вом. Возили различный груз, но чаще доставляли на место срочных пассажиров и почту”. [4]

Расстояние до Архангельска покрывалось за 6 летных часов, до Котласа – за 3 часа. Воздушные пути прокладывались на малой высоте и летчики ориентировались по железным дорогам и руслам рек. «Летали. . . от Котласа до Нарьян-Мара и Воркуты, где раньше никто не летал. Возили лагерное начальство и специалистов, иногда небольшие грузы, например, взрывчатку для взрывных работ, кислород для аварийных сварочных работ. Случались и поисковые полеты. Вообще летали много и рискованно из-за непредсказуемой погоды». Из воспоминаний летчика Сущинского: «Работалось там с охотой, трудности не казались чрезмерными, сложилась атмосфера, ничем не напоминающая о нашем подневольном положении». Заключенные ГУЛАГа, задействованные в обслуживании аэродромных комплексов, в быту и на работе ничем не отличались от вольнонаемного состава. Даже питание получали по нормам ВВС. «Воздухлиния была исключением и инородным телом в составе Гулага. Там совместились несовместимое – работа в свобододобивой авиации людей, официально лишенных свободы».

15 августа 1941 г. вышло распоряжение СНК Коми АССР о строительстве аэродромов. Их строительством на территории Коми АССР занималось 5 лагерей: Севжелдорлаг, Устьвымлаг, Ухтижемлаг, Печжелдорлаг, Воркутлаг.

Севжелдорлаг занимался строительством аэродрома в Княжпогосте. Лагерь приступил к работе 18 августа 1941 г. и должен был закончить строительство и сдать в эксплуатацию 3 сентября того же года. В этот день комиссия по приему аэродромов прибыла в Княжпогост и после осмотра не смогла принять аэродром.

Комиссия, учитывая дефекты, аэродром принять не смогла. [5]

Можно предположить, что аэродром не был достроен по причине одновременного строительства Северо-Печорской магистрали.

В заключении комиссия пишет, что Княжпогостский аэродром годен к эксплуатации с ограничениями как аэродром V группы промежуточного аэропорта. Ограничения к эксплуатации: 1) только для самолетов У-2; 2) только дневной.[7]

Устьвымлаг занимался строительством аэродромов в Вожаеле и Пезмоге. О строительстве аэродрома в Вожаеле сведений нет. 1 сентября 1941 г. комиссия произвела осмотр выполненных работ Локчимским отделением Устьвымлага по строительству взлетно-посадочной полосы в районе Д. Пезмог. Аэродром в Пезмоге был признан годным к эксплуатации в осеннее, зимнее, весеннее время для любых типов самолетов, а в летний период – для эксплуатации самолетов - истребителей. Также комиссия отметила, что для эксплуатации аэродрома круглогодично необходимо засеять летное поле многолетними травами.[9]

Более конкретно о строительстве аэродромов можно узнать на примере аэродрома в Ухте, строительством которого занимался Ухтижемлаг. Лагерь начал строительство 19 августа 1941 г. и закончил 10 сентября того же года. Аэродром расположен в 7 км к востоку от населенного пункта пос. Ухта и в 5 км от железнодорожной станции "Ухта" и связан проходящим на расстоянии в 1 км к югу от участка загражденным трактом Ухта - Крутая.[10] На аэродроме имеется самое минимальное аэродромное оборудование в виде взлетных полос, конуса – по конструкции матерчатого типа. Также имеются аэродромные постройки: бензохранилище, водомаслогрейка, склад. Временное бензохранилище полуподземного типа с хранением бензина в бочках общей емкостью 35-40 тонн. Там же (в бензохранилище) производится хранение масла в бочках общей емкостью до 10 тонн. Водомаслогрейка временно находится в близости от временных стоянок. На аэродроме отсутствуют ангары, бомбохранилище (хотя проектом предусмотрено), мастерские (ремонт производят на стоянках). Аэродром также не оборудован противопожарными средствами. Имеется "пожводоем" емкостью 100 м³, ряд огнетушителей и ящики с песком.[12]

В летний период эксплуатации грунты, профиль и размеры летного поля пригодны для взлета и посадки одиночных военных самолетов, разведывательных самолетов и бомбардировщиков среднего типа. В зимний период – снеговой покров смягчает профиль летного поля. В этот период аэродром считается посадочной площадкой. Таким образом, размеры летного поля допускают эксплуатацию аэродрома всеми вышеперечисленными типами самолетов.[13]

Печжелдорлаг занимался строительством двух аэродромов: в Абези и Кожве. Аэродром в Абези был построен в 1941 г. Эксплуатируется аэродром самолетами типа У-2 и П-5 ГУЛЖДС.[14]

Аэродром в Кожве также был построен в 1941 г. На основании распоряжения СНК Коми АССР №174 сс от 16 августа 1943 г. были произведены проверки состояния аэродромов. Для укрепления грунта аэродромов и сохранения их от дождевых разливов в авиации использовали посев на аэродроме трав таких, как полевица белая, пырей ползучий, клевер белый, тимофеевка.[18]

Воркутлаг занимался строительством аэродромов в с. Дутово и Воркуте. Аэродром в Дутово был построен в 1941 г. Размеры летного поля были 950x550 м. Но площадка не использовалась и заросла кустарником и мелким лесом.[19] И только в конце 1940-х

гг. лишь часть летного поля стала эксплуатироваться. В связи с тем, что полеты не производились и площадка заросла, то размеры были уменьшены.

В 1941 г. по решению правительства республики ведомственная авиация – авиабаза Ухтпечлага – была переведена из Усть-Цильмы в Воркуту. Полеты производились с зимних аэродромов. Летом 1943 г. в Воркуте был построен маленький сухопутный аэродром.

1 сентября 1943 г. в пос. Воркута было проверено состояние строящейся аэроплощадки. По данным комиссии: длина – 500 м, ширина – 100 м. Грунт площадки – сухоглинок, засыпается гравием толщиной 15 см. Будет пригодна для приема средних самолетов (У-2, П-5). Ориентировочный срок сдачи в эксплуатацию – 1 октября 1943 г.[20]

Также было проверено состояние действующей аэроплощадки в Воркута-Воме. Можно предположить, что строительством занимался тоже Воркутлаг, так как “обе аэроплощадки принадлежат Воркутлагу НКВД”. Эта площадка была расположена около р. Уса в 60 км от пос. Воркута. Длина – 700 м, ширина – 400 м. Грунт суглинок, площадка проросла травой, эксплуатируется и пригодна для приема тяжелых самолетов.[21]

Силами лагерей за 1941–1943 гг. было построено 9 аэродромных площадок, площадь которых преимущественно песчаная и имела недостаточно прочный грунт.

На основании постановления Военного Совета Архангельского Воздушного Отряда от 7 июля 1942 г. №0 т 32 и плана закрепления аэродромов на 1943 и 1944 гг. по сохранению и содержанию их в исправном состоянии, за райисполкомами Коми АССР закреплялись аэродромы в Ижме, Воркуте, Абези, Усть-Кожве, Ухте, Дутово, Пезмоге и Объячево. Это событие произошло 3 августа 1943 г.[22]

7 июля 1943 г. была произведена разбивка аэродромов, которые строили заключенные, по классам. Аэродромы в Ухте, Пезмоге, Вожаеле, Княжпогосте, Кожве, Абези и Воркуте вошли в IV класс (средний) и стали называться аэропортами.[23]

3 апреля 1945 г. вышло постановление №215 о передаче Княжпогостского аэродрома от Управления Севжелдорлага НКВД СССР в ведение Сыктывкарского отдельного авиаотряда. 25 мая того же года аэродром в Княжпогосте перешел в руки Сыктывкарского авиаотряда.[24]

А в сентябре 1953 г. самолетный парк Ухтпечлага был принят в состав Сыктывкарской авиагруппы.

Таким образом, строительство аэродромов было обусловлено потребностями экономического освоения региона. Первые воздушные линии связывали именно производственные центры республики, а не административные.

Особенностью строительства аэродромов в отличие от других видов транспорта было то, что они возникали недалеко от населенных пунктов, в основном, в обжитых местах. Это облегчало условия быта строителей – заключенных.

При создании авиации использовался труд заключенных, который рассматривался как экономически выгодный в силу дешевизны. Однако выгода от бесплатного труда зачастую была иллюзорной, поскольку многие сооружения не соответствовали необходимым стандартам. Кроме того, строительством аэродромов на территории Коми АССР занималось одновременно 5 лагерей – такая линейная схема организации строительства сложных транспортных объектов исключала использование предыдущего опыта, что относится к издержкам форсированной индустриализации.

Источники и литература

1. Курлышев С. Первые авиатрассы на Севере // Красная Печора. 1979. 5 июля.
2. Сивкова А. Опальная воздухолиния // Молодежь Севера. 1991. 29 июня
3. Чупров И. Осваивали трассы гулаговские асы // Красная Печора. 1991. 19 октября.
4. Курлышев С. . Первые авиатрассы на Севере // Красная Печора. 1979. 5 июля.
5. Государственное учреждение «Национальный архив Республики Коми», Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.56; ф.1009. Оп.1. Д. 559. Л.4
6. Там же. Л.58
7. Там же. Ф.1009. Оп.1 Д.529. Л.87-89
8. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.60
9. Там же. Ф.605. Л.60об
10. Там же. Ф.1009. Оп.1. Д.540. Л.6
11. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.55
12. Там же. Ф.1009. Оп.1. Д.540. Л.12-15
13. Там же. Ф.1009. Л.16
14. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.100. Л.91-93; Ф.1009. Оп.1. Д.529. Л.65
15. Там же. Ф.1009. Оп.1. Д.529. Л.64
16. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.146. Л.59
17. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.146. Л.59
18. Там же. Д.100. Л.154
19. Там же. Ф.1009. Оп.1. Д.159. Л.21
20. Там же. Ф.605. Оп.4. Д.146. Л.58
21. Там же.
22. Там же. Л.60
23. Там же. Ф.1009. Оп.1. Д.539. Л.29-30
24. Там же. Д.559. Л.1-2