

УДК 630*31:658 (571.71)

**ТРАНСПОРТИРОВКА ЛЕСА КАК ОДНА ИЗ ФОРМ
ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЮЖНОКУЗБАССКОГО
ЛЕСОЗАГТОВИТЕЛЬНОГО ИСПРАВИТЕЛЬНО-ТРУДОВОГО
ЛАГЕРЯ МВД СССР (1947-1948 гг.)**

Рябова Ю.В., соискатель кафедры истории, философии и социальных наук
Научный руководитель: Бикметов Р.С., д.и.н., доцент
Кузбасский технический университет им. Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

На территории Кемеровской области с 1 апреля 1947 года на базе лесозаготовительного треста «Южкузбасслес» был образован Южнокузбасский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ) МВД СССР («Южкузбасслаг»). В его ведение были переданы производственные мощности треста, вся техника, оборудование, автомобильный и гужевого транспорт, рабочие кадры [2. С. 316].

Целью такой реорганизации явилось обеспечение регулярной поставки крепежного леса, необходимого для эксплуатации и реконструкции действующих угледобывающих предприятий Кузбасса. Существующие на тот момент лесозаготовительные тресты «Севкузбасслес» и «Южкузбасслес», с обеспечением лесом шахт региона не справлялись. Причиной тому был дефицит рабочих кадров. Отсутствие благоустроенной инфраструктуры, детских и школьных учреждений, общественного питания, удаленность от цивилизации приводили к большой текучести вольнонаемных рабочих.

Для решения кадрового вопроса правительством был взят ориентир на использование принудительного труда в лесозаготовительных организациях и лесоперерабатывающих предприятиях Кемеровской области и Хакасской автономной области, что было закреплено в Постановлении №409 Совета Министров СССР от 01.03.1947 г. [2. С. 314].

В данной ситуации организация производственной деятельности реорганизованного предприятия требовала внедрения новых управленческих подходов и технологических решений. Переход на новые хозяйственные принципы определял формирование особой системы территориального размещения контингента в виде отдельных лагерных пунктов (ОЛП) и лагерных отделений, организацию новых производственных лесозаготовительных точек, обеспечение круглогодичности заготовительного цикла и т.д.

Отметим, что территория лесных массивов, разрабатываемая «Южкузбасслагом», была довольно обширной (133607 га) и располагалась на территории трех административных районов (Кузедеевского, Мысковского и Таштагольского), входивших в состав Горной Шории [1. С. 249]. Горный рельеф местности с множеством логов и высоких хребтов, густая сеть рек и ручьев, заболоченность земель, отсутствие целостного природного ландшафта не позволяли руководству лагеря организовать централизованное лесозаготовительное производство.

Наличие значительной площади, особенность местности, специфика лесозаготовительной деятельности, связанная с переходом с освоенного места вырубki на новое, способствовали организации множества ОЛПов и, прилегающим к ним, лагерных пунктов, временных раскомандировок, лесопунктов.

Такая раздробленность производства и территориальная удаленность затрудняла сообщение как между самими ОЛПами, так и управлением лагеря, которое находилось в г. Сталинске Кемеровской области (ныне г. Новокузнецк). Завоз продуктов питания, вещевого довольствия, медикаментов, запасных частей к механизмам, топлива, транспортировка людей осуществлялись преимущественно наземным транспортом. В труднодоступных местах снабжение велось посезонно, посредством самолета.

К тому же, основные фазы лесозаготовительной деятельности (заготовка, подвозка, вывозка) требовали наличия развитой внутренней дорожной инфраструктуры, позволяющей осуществлять транспортировку заготовленного леса к железнодорожным путям или сплавным рекам. Отсутствие или слабая развитость транспортной сети привела бы к невыполнению государственного задания и срыву поставок крепежного леса для шахт Кузбасса.

Следует отметить, что у треста «Южкузбасслес» – предшественника исправительно-трудового лагеря, летняя вывозка абсолютно не практиковалась, и никаких дорог для этого не было [3. Л. 5]. Это связано с заболоченностью местности, которая значительно затрудняла подвозку и вывозку древесины по грунтовым дорогам, а также с сезонностью производственного цикла.

Руководство «Южкузбасслага» осуществляло транспортное развитие лагеря применительно к географии каждого района, а наличие на его площади древесных запасов определяло применение того или иного вида транспорта. Предпочтение отдавалось тем лесным участкам, которые при значительных запасах имели минимальные расстояния для вывозки.

Огромное значение придавалось созданию условий для круглогодичной транспортировки древесины. В зависимости от рельефа местности, использовались разные виды дорог: автомобильные, конные, узкоколейные

железные дороги с мотовозной тягой, тракторные снежные дороги. При этом руководство лагеря применяло новые технические методы для усовершенствования процесса перевозки.

Так, для обеспечения круглогодичной вывозки леса к автолежневым и узкоколейным железным дорогам планировалось строительство круглолежневых конных дорог, которые в практике треста также ранее не применялись, но в условиях Горной Шории были вполне уместны. Круглолежневая дорога напоминала железную дорогу, но вместо рельсов были уложены тонкие хлысты, прибитые к небольшим шпалам. Лес вывозили по ним на двухребортных тележках, колеса которых были вогнутые посередине, имели выпуклости по краям, что позволяло им катиться по жердям, не съезжая в стороны.

За летний сезон 1947 года для обеспечения бесперебойной вывозки леса и связывания воедино всего производственного комплекса, руководство лагеря запланировало построить: автомобильных дорог – 39 км, узкоколейных железных дорог – 14 км, тракторных – 17 км, хозяйственных автодорог – Кабырзинской (60 км) и в Мундыбашском ОЛПе (25 км), дорогу Мыски – Усинский ОЛП (30 км), а также отремонтировать дорогу Абагур-Мыски (45 км) [5. Л. 3].

Запланированное строительство проходило в напряженных условиях: ограниченные сроки, затруднения со снабжением необходимыми материалами, нехватка рабочей силы, отсутствие профессиональных навыков у низовых работников (зафиксированы случаи оказания сопротивления к выполнению данного вида работ). Период подготовки дорог сопровождался общим снижением производительности лагеря и невыполнением плана вывозки леса.

В зимний период 1947-1948 гг. в условиях сильной заснеженности, когда высота снежного покрова составляла 2,5 метра, проходила подготовка трелевочных дорог, используемых для подвозки леса к механизированным путям. Этот процесс сопровождался огромными трудовыми и материальными затратами. Но отсутствие готового леса у трасс для механизированной вывозки вынуждало разворачивать такое затратное строительство.

Летом 1948 года завершилось создание необходимой дорожной базы для организации летней вывозки леса. Было построено 90 км конных круглолежневых дорог, 3 км дековильной дороги, 14,8 км автолежневых дорог, 11,4 км узкоколейных дорог [4. Л. 5].

В лагере на подвозке и вывозке леса использовалась механизированная и конная транспортировка. «Южкузбаслаг» был обеспечен автотранспортом (мотовозами, тракторами, автомашинами) в соответствии с планом (мотовозов имелось даже больше), а конной тяги не хватало.

Мотовозы использовались на узкоколейных железных дорогах и коэффициент их использования полностью соответствовал плановому. В большей степени это достигалось за счет количественного превосходства (в 1947 году вместо 6 мотовозов было 8). Их техническое состояние было изношенным и требовало частого ремонта. К тому же, природные условия Горной Шории (ливневые дожди летом и снежные заносы зимой) вызывали вынужденные простои мотовозов.

Применение тракторов и автомашин на производстве было также сопряжено с рядом трудностей. Плохое техническое состояние имеющегося автотранспорта, и как следствие, его частые поломки и отсутствие запчастей вызывали простои в работе.

Ситуацию осложняло и отсутствие горючего. В 1947 году на протяжении 4-х месяцев не было горючего для тракторов и автомашин. Горючее поступило осенью, и из-за распутицы его не смогли доставить к автодорогам. Вследствие этого, несмотря на своевременную подготовку автолежневых дорог, автомашины на лесовывозке почти не работали.

Руководство лагеря было озадачено и проблемой отсутствия нефтебазы и достаточного количества емкостей для слива горючего. Это не позволяло сделать хотя бы недельный запас топлива на лесозаготовительных участках.

Недостаток квалифицированных шоферов и трактористов приводил к трудностям при лесоперевозках. Для решения этой проблемы в «Южкзбаслаге» стали организовываться массовые краткосрочные курсы для подготовки специалистов.

В совокупности все это объясняло низкую производительность труда на вывозке леса в 1947 году, которая составила: по мотовозам – 70,9 %, по тракторам – 58 %, по автомашинам – 58 % от плана [4. Л. 14].

На лесовывозке, помимо автотранспорта, активно использовался конский состав. Лошадей в лагере имелось 1698 голов вместо 2400, предусмотренных планом. В результате отсутствия теплых конюшен и систематических перебоев с сеном и овсом, у лошадей была низкая категорийность. Средний вес лошади составлял 280-290 кг. Но при всем этом производительность коне-дня оказалась выше плана. Минимальный показатель составил 101,4%, а максимальный - 155,5% [4. Л. 14].

Объяснить это можно, как природной выносливостью животных, их приспособляемостью к сложным климатическим условиям, высокой проходимостью по таежному бездорожью, так и способностью питаться подножным кормом. К тому же, затруднения, возникающие с применением механизированной транспортировки, о которых говорилось выше, вынуждали обращаться к максимальному использованию тягловой силы. Часть лошадей использовали не на прямых работах в лесу, а на доставке продуктов и грузов по многочисленным производственным точкам, расположенным в тайге на

большом расстоянии друг от друга. В связи с этим, подвозка леса в 1948 году велась вручную, чего в предыдущий год не наблюдалось.

Транспортировка древесины проводилась также и водным сплавом по местным рекам. Вся заготовленная лагерем древесина подвозилась к 30 первичным и 3 магистральным (Томь, Мрассу, Кондома) рекам и молевым сплавом (россыпью по воде) доставлялась в гавани Абагурского и Шушталепского лесокомбинатов. Здесь она извлекалась на берег, погружалась на железнодорожный транспорт и отправлялась к потребителям. Часть древесины шла для переработки на лесокомбинаты. Исключение составлял Чугунашский ОЛП, который транспортировал древесину по железной дороге непосредственно с мест заготовки.

Необходимо отметить, что транспортировка древесины молевым сплавом приводила к значительным потерям, из-за чего таежные реки оказались забиты затонувшим лесом (топляком). Это наряду с массовой вырубкой древесины привело к изменению экосистемы региона: со временем малые реки обмелели, а лесные массивы Кузбасса значительно уменьшились.

Руководство лагеря рассматривало перспективы расширения транспортировки леса естественным, речным путем сплава леса по местным рекам. Загрузка рек бассейна реки Томь не превышала их естественной сплавопропускной способности, но для осуществления безаварийного сплава требовались работы по частичному регулированию русла с обновкой. Лесоперевалочная биржа с реки Кондома находилась в нормальном рабочем состоянии, обеспечивая выгрузку, переработку и разделку древесины. Коренная Шушталепская гавань была в аварийном состоянии и не могла принять в 1947 году намеченного объема приплава древесины. Сплав по Абагурскому рейду реки Томь был сопряжен с рядом трудностей, его сооружения и предприятия требовали переустройства и реконструкции [6. Л. 11].

Таким образом, транспортировка заготовленного леса являлась одной из важных составляющих производственной деятельности Южнокузбасского лесозаготовительного исправительно-трудового лагеря МВД СССР. На протяжении 1947-1948 гг. шел процесс формирования его транспортной инфраструктуры, необходимой для круглогодичной и бесперебойной работы. Руководству лагеря удалось не только создать транспортную сеть, но и, используя новые технологические решения, усовершенствовать процесс лесоперевозки.

Список литературы:

1. Бикметов Р.С. Производственная деятельность Южнокузбасского исправительно-трудового лагеря МВД СССР в 1947-1952 гг.

//Интеллектуальный и индустриальный потенциал регионов России. Материалы IV Всероссийских научных чтений. Кемерово, 2006, с. 248-253.

2. История сталинского ГУЛАГа: конец 1920-х – первая половина 1950-х годов. Собрание документов в 7 томах. Т. 2: Карательная система: структура и кадры / Ред. совет изд.: В.П. Козлов и др.; Отв. ред. и сост. Н. В. Петров; / М-во культуры и массовых коммуникаций РФ, Федер. арх. агентство, Гос. арх. РФ, Гувер. ин-т войны, революции и мира. М.: РОССПЭН, 2004.

3. Объяснительная записка к годовому отчету за 1947 год по «Южкузбаслагу» МВД СССР // ТА ГУФСИН по Кемеровской области. Ф. 14. Д. 362.

4. Объяснительная записка к годовому отчету за 1948 год по «Южкузбаслагу» МВД СССР // ТА ГУФСИН по Кемеровской области. Ф. 14. Д. 363.

5. Протокол совещания при начальнике управления «Южкузбаслагом» подполковника Долгих И.И. от 06.03.1947 г. // ТА ГУФСИН по Кемеровской области. Ф. 14. Д. 361.

6. Справка о размещении объема производства Южкузбаслага МВД на период с 1947-1950 гг. // ТА ГУФСИН по Кемеровской области. Ф. 14. Д. 361.