

**Константин Гнетнев**

**БЕЛОМОР**

**КАНАЛ**

**Времена и судьбы**

## Оглавление

АННОТАЦИЯ .....	2
Глава вторая.....	4
Инженеры .....	4
Глава третья. Первая навигация, война и всё, что было потом.....	40
Лагерь может не всё .....	40
История знаменитой картины.....	42
Первые навигации.....	44
Беломорско-Балтийский комбинат НКВД СССР .....	50
Кровавые берега.....	56
«Душ» для захватчиков.....	62
Герои ледовых караванов.....	75
Мирные заботы .....	83

## АННОТАЦИЯ

В книге Константина Гнетнева «Беломорканал: времена и судьбы» убедительно, на основании многолетних архивных исследований, и в то же время популярно и образно автор рассказывает о том, чем было продиктовано грандиозное строительство искусственного судоходного пути в Приполярье, о проектах канала, за полтора века предложенных русскими купцами и поморами-судоводителями. Еще в первой трети XX века численность населения громадных полярных и приполярных территорий Карело-Мурманского края площадью 273 тыс. кв. км. составляла всего 520 тыс. человек. Плотность населения едва достигала 2 человека на 1 кв. километр. При том, что в Швеции этот показатель составлял 12 человек на 1 кв. километр, в Финляндии – 10 человек, в Норвегии – 8 человек.

Громадные природные богатства Кольского полуострова, приарктических территорий и прибалтики – Карелии, Архангельской области, Ямало-Ненецкой и Коми и других не могли быть использованы без обеспечения надежной транспортной связи с центром страны. Достаточно сказать, что эксплуатационный запас древесины Карело-Мурманского края в 1932 году использовался лишь на 1 (один) процент, а месторождения нерудных материалов и того меньше.

Таким образом Беломорско-Балтийский канал проектировался российскими специалистами того времени как «ворота в Арктику». При создании ТЭО (технико-экономического обоснования) учитывались объемы будущих грузоперевозок не только Кольского полуострова, Карелии, Архангельской области, но и всего Северного морского пути, о котором так много говорят в настоящее время.

К. В. Гнетнев обращает внимание читателя на методы, которыми тогдашнее руководство страны решало эту важнейшую для СССР государственную задачу. Книга «Беломорканал: времена и судьбы» знакомит с целым рядом судеб людей, оказавшихся на строительстве Беломорско-Балтийского канала в 1931-1933 годы. Впервые читатель получает возможность близко познакомиться с непосредственными участниками самой знаменитой стройки первой пятилетки СССР – «каналоармейцами». Среди них представители интеллектуальной элиты российского общества, известные ученые, инженеры, писатели, чекисты, офицеры, раскулаченные крестьяне из центральной России.

На основании рассекреченных документов и свидетельств очевидцев, читатель узнает, каким образом осуществлялось грандиозное строительство на Севере России. На судьбах конкретных людей автор впервые показывает, что имелось в виду под распространенным в 30-е годы термином «перековка».

Книга повествует о ходе индустриализации и развития сети внутренних судоходных магистралей, связывающих Арктику с центром страны. В ней представлены прежде неизвестные, редкие исторические документы и свидетельства, воспоминания, письма и архивные фотографии непосредственных участников важнейшего для будущего страны процесса.

В книге «Беломорканал: времена и судьбы» читатель знакомится с целым рядом социально активных, деятельных и предприимчивых героев, посвятивших жизнь служению Северу, развитию его экономики, сохранению и преумножению его уникальных духовных и материальных богатств.

Отмечая очевидные достоинства рекомендованной на конкурс «Полярная Звезда» книги «Беломорканал: времена и судьбы», необходимо также подчеркнуть следующее: работа К. В. Гнетнева носит корректный и выдержанный характер. Книга избавлена от сиюминутных

оценок и выводов, на которые так склонны авторы, принимающиеся за столь острые и болезненные для общества темы.

## Глава вторая

### *Инженеры*

В 1931 году на одном из совещаний инженерно-технических работников Беломорстроя в Медвежьей Горе начальник работ по сооружению канала Н. А. Френкель сказал, на первый взгляд, дежурную и малозначительную фразу: «Руководство строительства сделало для инженерно-технического персонала самое большое, на что оно могло пойти: оно освободило его от забот о рабочей силе».

Совещания подобного рода в управлении Беломорстроя, как правило, стенографировались, фраза попала к писателям, а затем вошла в книгу-«монографию» 1934 года. Разумеется, сказана она была для того, чтобы еще раз укорить инженеров в неблагодарности. В ту пору это был распространенный прием психологического давления на спецов, «вредителей», и прочих «врагов государства»: «В то время, когда народ и его славные руководители напрягают все силы, вы...» Но попробуем прочесть ее сегодняшними глазами.

Как известно, сооружение Беломорско-Балтийского водного пути было возложено на Объединенное государственное политическое управление СССР (ОГПУ). Но каким же образом чекисты намеревались помочь в «создании максимально благоприятных условий для строительства и сдачи канала в эксплуатацию», как записано в приказе ОГПУ 667/359 от 16 ноября 1931 года? Ведь даже высшие чины этого ведомства были элементарно малообразованы. Скажем, «главный строитель» ББК Г. Г. Ягода (с октября 1935 года генеральный комиссар государственной безопасности, народный комиссар внутренних дел СССР) проучился в школе до 4-го класса и, как он утверждал, сдал экстерном экзамены за 8-й, хотя биографы в этом (восьмом классе) очень и очень сомневаются. Его будущий преемник на посту наркома, также генеральный комиссар госбезопасности Н. И. Ежов писал в анкетах о своем образовании еще более определенно: «начальное низшее». Прямо скажем, печально обстояло дело с элементарной грамотностью среди среднего и низшего командного звена. Согласно статистике конца 20-х – начала 30-х годов 73 процента чекистов писали про своё образование в анкетах уныло и однообразно: «низшее».

Очевидно, что канала с таким образованием не построишь. Для созидательного дела таких знаний явно недостаточно. Так что же они умели в массе своей? Арестовывать, пытаться, запугивать, развращать, стравливать и уничтожать людей. А необходимо было проектировать, рассчитывать, организовывать работу и строить. Задача для ОГПУ НКВД была явно невыполнима. Поэтому, Френкель не вполне точен, а вернее, сознательно, по привычке, подыграл широко распространенной легенде о всемогуществе карательной структуры государства. «Руководство строительства», а точнее – ОГПУ, вообще ничего другого не могло, кроме того, чтобы «взять на себя заботы о рабочей силе». Тем более, что руки у чекистов были совершенно развязаны.

В конце 20-х – начале 1930-го года настала пора работы над проектом Беломорско-Балтийского водного пути. В Москве и Ленинграде были созданы особые конструкторские бюро (ОКБ), или «шарашки», ставшие известными гораздо позже по произведениям А. И. Солженицына. Потребовались квалифицированные и опытные проектировщики, конструкторы, путейцы, знакомые с водным хозяйством. И тут же ГПУ раскрыло «контрреволюционную вредительскую организацию на водном транспорте». Очень кстати. В этой липовой организации был назначен главный – специалист-гидротехник с мировым именем профессор Г. К. Ризенкамф. Затем почти всех лучших специалистов в его окружении, коллег и учеников привычно арестовали, запугали, запутали и в качестве некоего «благоденствия» засадили за расчеты и чертежи. Исправляйтесь, мол, а мы поможем и, может быть, простим. А «главного заговорщика и организатора» Г. К. Ризенкамфа... выпустили.

Примерно так ОГПУ решало «кадровые вопросы» и в любой другой сфере деятельности: нужен гидротехник – найдем гидротехника, необходим музыкант для оркестра, художник для театра или журналист для организации лагерной газеты – будет вам и музыкант, и художник, и журналист. Причем, сколько надо, столько и будет. Людей вырывали из жизни беззастенчиво и хамски, даже не считая нужным официально уведомить, за что и на сколько. В Фонде «Е. П. Пешкова. Помощь политическим заключенным», материалы которого хранятся в Государственном архиве Российской Федерации (Ф.8409), мне удалось обнаружить письмо жены К. М. Зубрика, автора оригинальной конструкции деревянной плотины в Шавани, впервые в мировой гидротехнической практике примененной на Беломорско-Балтийском канале и успешно работающей без реконструкции до сего дня. После завершения работ на ББК инженер К. М. Зубрик был освобожден, с него сняли судимость и наградили орденом Трудового Красного Знамени. Но это было в 1933 году. Таких, как он, было не больше, чем пальцев на двух руках.

«А. П. Зубрик, проживающей в г. Ленинграде,  
ул. Красных Зорь, д.75, кв. 15,

заявление.

Муж мой, инженер К. М. Зубрик был арестован ОГПУ 29 декабря 1930 года. 12 сентября 1931 г. был переведен из Московского Управления Белморстроя на Медвежью Гору, где и работает в настоящее время в проектно Отделе Белморстроя.

ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ ЕМУ НЕ ОБЪЯВЛЕН ДО СИХ ПОР – (выделено автором А. П.Зубрик).

На предварительном следствии он не признал себя виновным.

Я прошу Красный Крест познакомиться с делом К. М. Зубрика и сообщить мне причины его содержания на Медвежьей Горе, а также сообщить мне, что можно предпринять для освобождения его.

А. Зубрик.

1/VI-32 г.

г. Ленинград».

Политический Красный Крест отправил свой запрос и через два месяца, 9 сентября 1932 года официально известил семью ленинградского инженера, на какой срок он осужден (исх. № 23514):

«...Согласно полученной справки в/муж (то есть -- «ваш муж» -- прим. К. Г.) Зубрик К. М. приговорен к заключению в к/лагерь («концентрационный лагерь» -- прим. К. Г.) на 10 лет с 28/XII-30 г. Для ходатайства о пересмотре дела и досрочном освобождении Вы можете прислать нам не длинное мотивированное заявление на имя ОГПУ, с указанием времени и места его ареста, которое мы передадим и о результатах уведомим».

(Ф.8409, оп.1, ед. хр. 722, л.157).

На строительстве Беломорско-Балтийского канала работали сотни опытных, квалифицированных инженеров старой российской школы. Группу специалистов, составивших на Беломорстрое главное звено ведущих проектировщиков, конструкторов и производителей работ (прорабов), взяли разом и в одном месте – в Средней Азии. Об этом расскажет ниже один из участников этой «вредительской» группы инженер О. В. Вяземский. Других, с подходящими по профилю знаниями и опытом, собрали по лагерям, домам заключения («домзакам») и тюрьмам, определив им Беломорский канал в качестве шанса реабилитироваться.

Но не только гидротехники необходимы были на ББК. Создателем Центральной лаборатории Белморстроя, в которой испытывалось и поверялось здесь всё – от идей до

конкретных образцов бетона и моделей плотин, был инженер Знаменский. Центральная лаборатория БМС располагалась в городе Медвежьегорске, в излучине реки Кумсы, в районе современной улицы Санаторная -- «под горой», как называли это место сами заключенные. Сотрудником Центральной лаборатории, -- а кроме центральной, свои лаборатории действовали на каждом гидроузле строящегося канала, -- был и профессор Лебедев Александр Федорович. Именно здесь на БМС он изобрел и изготовил центрифугу для исследования молекулярной влагоёмкости почв. С помощью этой центрифуги, инженеры создали из местных материалов уникальный по своим свойствам и дешевизне влагонепроницаемый торфяно-песчаный экран для земляных плотин. В грубом изложении технология выглядела таким образом: тело плотины покрывали песком, затем слоем торфа и снова песком. Каждый из этих материалов сам по себе пропускал воду, но «экран», составленный из них именно в такой последовательности, оказывался водонепроницаем...

Рядом с Центральной лабораторией БМС в обыкновенной деревянной избе работала и вовсе не имевшая к тому времени аналогов в мировой гидротехнической практике лаборатория по исследованию бетона, уложенного в условиях зимы. Инженер-металлург Скоробогатов создал в поселке Надвоицы литейное производство и в самых примитивнейших условиях, практически без затрат отливал детали уникального оборудования для гидроузлов...

Чекисты внимательно следили за умонастроениями инженеров. Они очень хорошо понимали, от кого зависит успех дела. Инженерам были созданы хорошие условия для работы, вполне обеспеченный быт; вели они себя относительно вольно, к ним приезжали жены. Однако при этом каждый ежеминутно помнил, для чего он здесь, и сколько стоит его относительная свобода.

Старейшая жительница поморского села Шижня Е. В. Чугуева рассказывала, что в доме её мамы Надежды Андреевны Круглой на «вышке» жили питерские инженеры, строители 8-го отделения Беломорстроя. Это отделение возводило самую северную часть трассы ББК, шлюзы №№ 16, 17, 18 и 19 с земляными плотинами и водоспусками. В среднем 10 тысяч заключенных работало на девятикилометровом участке искусственного водного пути, проложенного по мелкому руслу речки Шижня.

-- Помню, жили у нас в доме Сергей Могилат, Сергей Порфирьевич Победоносцев, Александр Васильевич Башкин и другие, -- рассказывала Евдокия Васильевна. -- Ни дня, ни ночи для них не существовало. В любое время, бывало, прибегут, сбросят мокрые плащи или тулупчики и к маме: «Самоварчик, Надежда Андреевна, самоварчик...» Напьются чаю и снова куда-то убегут. И разговоры у них -- только про работу, да про дом.

В 1933 году ОГПУ пригласило большую группу писателей для создания книги-монографии о строительстве Беломорско-Балтийского водного пути. 22-23 августа писатели побывали на южном участке трассы канала, а затем приступили к сбору материала. Это было общее знакомство, самое начало работы. 1 декабря 1933 года часть из них приехала в Медвежью Горю снова. Писателей волновала тема морально-нравственной «перековки» инженеров Беломорстроя. Какими пришли сюда эти «вредители» и какими стали в результате осознания себя полезными членами общества? И главное – каков вклад в дело «перевоспитания» зазнаек-технарей внесли мудрые чекисты, действующие, разумеется, исключительно под руководством славной партии большевиков?

Для сбора материала использовали проверенную форму совещания. Пригласили «одного из», то есть, «бывшего вредителя», осужденного по ст. 58. п. 7 на 10 лет лагерей и уже в 1932 году освобожденного, а в 1933 году награжденного орденом Трудового Красного Знамени -- главного инженера Беломорстроя Николая Устиновича Хрусталева.

Писатели спрашивали, Хрусталев отвечал, стенографистка записывала. Вел совещание писатель В. Б. Шкловский. Стенограмму удалось обнаружить в личном фонде писателя С. Ф. Буданцева в Российском государственном архиве литературы и искусства (РГАЛИ, Ф. 2268, оп. 2. ед. хр. 40). Документ занимает 34 страницы машинописи, поэтому приведу здесь лишь некоторые фрагменты ответов Н. У. Хрусталева. Из них можно сделать вывод и о том, как ощущали себя инженеры на ББК, как понимали своё профессиональное и человеческое достоинство.

Писатель С. Ф. БУДАНЦЕВ спрашивает об организации работы на Беломорстрое и конкретно об инженере О. В. Вяземском\*, о котором он намерен писать в книге.

Н. У. ХРУСТАЛЕВ: «Когда я был назначен, я увидел, что здесь нет объединяющего органа для всего строительства. Сооружение только-только начиналось, и такой орган должен быть немедленно организован. В связи с этим, я доложил, где нужно, и была организована так называемая Инспекция, главным назначением которой [было] консультировать вопросы, которые возникали на месте, и вообще удостоверяться, что сооружения выполняются согласно проекту. Ведь могли быть и ошибки, и они в большинстве случаев неизбежны на всяком строительстве. Здесь на Беломорстрое мы обошлись без ломки, кроме самых маленьких отступлений -- недопусков, которые связаны с грубостью строительной работы.

Вяземский там (на Маткожненском гидроузле – прим. К. Г.) стал одним из лучших инженеров. В первое время он ездил туда только по специальным вопросам, требующим [владения] значительной (вероятно – специальной – прим. К. Г.) литературой, знаний по почвенным вопросам. А впоследствии, когда начался штурм, в феврале месяце, было

окончательно решено перейти всем на мост (Ошибка при стенографировании, правильно – перейти на линию, то есть на строительные объекты, расположенные собственно на трассе канала – прим. К. Г.) Я, как главный инженер, тоже взял себе бригаду – 4-е отделение. Южное, 2-е отделение, было передано инженеру Вержбицкому\*\* – как бригадиру. Все остальные инженеры также были распределены по отделениям, в том числе и Вяземский, который попал в 7-е отделение. Весь узел он не компоновал, он проектировал те части, которые соответствовали его духу, знаниям и пр.

Участие в работе он принял значительное. Я бы сказал, что, если бы он дальше бывал на строительстве... У него есть все задатки для того, чтобы стать производителем. Кроме исключительной нервности – такого неврастеника трудно поискать. Это опасная вещь для техника. Вот это – упадок духа, когда дело не дается, -- это никак нельзя. Поэтому, когда Вяземскому, как бригадиру 7-го отделения, пришлось сосредоточиться на плотине, то это было сделано с нелегким сердцем. И надо сказать, что Вяземский на глазах вырастал, появилась известная настойчивость... Была масса курьезных случаев, когда Вяземский просил, чтобы его я посадил под арест и пр.

\* Вяземский Орест Валерьянович, инженер, осужденный по ст. 58, п. 7 («вредительство») на 5 лет концлагеря. Автор оригинальных плотин на Маткожненском гидроузле. Досрочно освобожден в 1932 году. Награжден орденом Трудового Красного Знамени.

\*\* Вержбицкий Константин Андреевич, инженер, осужден по ст. 58. п.7 на 10 лет, заместитель главного инженера Беломорстроя. В 1932 году досрочно освобожден и по итогам строительства награжден орденом Ленина.

...Маслова\*\*\* я знаю меньше. Как расчетчик, конструктор, автор новых дел – он очень силен. Я бы сказал, он изобретатель, он сильнее Зубрика и Вяземского. Но по свойству своего характера, настойчивого и очень аккуратного, он, несомненно, делал бы прекрасно любую работу, в том числе производственную. Но это было бы ему, по всей вероятности, трудно, ибо аккуратность в некоторых случаях мешает. В некоторых случаях не надо бояться ошибок в смысле быстроты. Однако он не такой человек, который допустил бы какой-нибудь риск. Тут надо решать иной раз 5 минут. Это уже свойство характера человека. Вообще это очень большой человек, настойчивый, но скромный. Блеска дешевого в нем нет».

\*\*\* Маслов Владимир Николаевич, инженер, осужден по ст. 58. п. 7; автор проекта ромбовидных шлюзовых ворот высокого напора, впервые в мировой гидротехнической

практике изготовленных из дерева. Освобожден в 1932 году, награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Вопрос Хрусталеву о причине прорывов дамб и перемычек, в частности, на 186 канале.

Н. И. ХРУСТАЛЕВ: «Чтобы не было прорыва, надо выполнять в точности то, что было задано. Но, надо сказать, получилась невероятная подготовка всего этого дела. Метеорологи у нас назывались на стройке «астрологами». Не было ни одного предсказания, которое осуществилось бы. А когда на их базе начали работать гидрологи, получилось еще хуже, еще хуже дело пошло. В общем, получалось так, что раза три или четыре метеорологи пугали моментом быстрого наступления паводка. И ни разу нечего не случилось. Если бы он начался постепенным подъемом, ну, если бы хоть какой-нибудь намек на это был, конечно, строители нужную работу осуществили бы. Но они видят, что все эти предсказания кончаются ничем, что не только никакой воды нет, а вода даже никак вверх не лезет – они указанной схемы не выполнили.

Моя ошибка в этом деле заключалась в том, что, считая это дело простым, я не дал эскиза. А тут на сцену вышел новый руководитель, некий Полетаев, ростовский человек. И на месте образовалась такая, я бы не сказал группа, просто такая тяга к «самостийному» решению вопроса. Как прикатишь туда, смотришь – не сделано. Почему не сделано к такому-то сроку? И уверенности нет, что сделают».

Вопрос писателя РЫКАЧЕВА: «Какие движущие силы заставляли работать?»

ХРУСТАЛЕВ: «Я когда туда пришел, я не верил ни во что. Но что же? Когда у вас в жизни остается одно дело, – вам дают это дело, -- что вам еще остается делать? И делаете. А там всякие соображения о льготах и проч... Люди, которые только что прошли эту историю, не думают об этом. А что делать, если не работать? Оскотинишься до конца. Это, если хотите, своеобразный стиль самосохранения. А потом жесткая пошла работа. Втянешься и работаешь».

Писатель БУДАНЦЕВ: «Сколько вам лет?»

ХРУСТАЛЕВ: «49».

БУДАНЦЕВ: «Вы помните старого хозяина?»

ХРУСТАЛЕВ: «Я не имел хозяина, я работал в казне. Я счастливый человек в этом отношении – не имел хозяина.

БУДАНЦЕВ: «Инженеры научились принципам организации? Что это, реальная вещь?»

ХРУСТАЛЕВ: «Не все. А на Москанале я видел новых инженеров, вошедших в это дело, так они не все понимают значение этого. А на Беломорстрое большинство понимало. Я видел определенные моменты, когда системой обращения с рабочими в порядке

администрирования мы бы ничего не сделали. Когда я пришел на канал, я тоже не верил в этот энтузиазм. Какой же энтузиазм, когда люди работают насильно? Потом я увидел, что это совершенно реальная вещь.

Будучи сам скептик, я думал, что это за штука и как её назвать. Я считаю, что каждый человек должен знать, что он делает. И когда ему в точности расскажешь, что и для чего он делает, у него появляется интерес. Я это заметил на постройке. Когда людям расскажешь, что они делают, у них больше заинтересованности в работе.

Но это не всё. Когда человек знает, что он делает – это первая стадия. А когда он, наконец, начинает видеть, что из этого получается, -- тут человек идет дальше. На том же Надвоицком узле, где я был начальником ПТЧ (производственно-техническая часть – прим. К.Г.), я сначала ознакомил со всем узлом технический персонал. Рассказал о всех трудностях, которые ожидаются, и, не проводя никаких формальных производственных совещаний, очень часто разговаривал с общим составом в столовой, в конторе или где придется. В среде инженерства сразу же появилась масса людей заинтересованных. Потом выступали на митингах. Совещания по бригадам дают значительно больше результата. Бригадирсы имеют в этом отношении большие возможности. А посещение рабочих прямо в их палатках – это решающее дело. И когда наш узел начал обрисовываться, и рабочие увидели, что появилось, -- тут уж другое дело...

БУДАНЦЕВ: «Не приходит в голову никакому инженеру простая мысль, что, в конце концов, пусть лучше будет хорошее жалование. Можно ли деньгами добиться такого эффекта?»

ХРУСТАЛЕВ: «Я видел одного инженера, который никаких сомнений в себе никогда не вызвал (с точки зрения вредительства и пр.) и который получал большие деньги. Но, прожив на моих глазах рвачом несколько лет, он так ничего и не сделал».

Писатель АВЕРБАХ: «Нельзя ли массу взять деньгами?»

ХРУСТАЛЕВ: «Не сделать этого. Самолюбие дороже денег».

В завершение краткого упоминания об истории с книгой-монографией «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. История строительства 1931-1934 гг.» Под редакцией М. Горького, Л. Авербаха, С. Фирина», следует добавить, что упоминаемые в стенограмме писатели Буданцев и Авербах сами вскоре были арестованы. Они оказались в положении еще более худшем, чем их герои-инженеры, психологические мотивы которых они так пристально изучали на ББК. Сергея Федоровича Буданцева взяли в 1938 году, а в начале 1940 года он умер в лагере. Леонид Леонидович Авербах был братом жены наркома Г. Г.

Ягоды. После расстрела наркома были уничтожены и его жена, и её отец, и брат-писатель, успевший к тому времени от всех отречься и всех сдать.

Из всех своих «подельников» по липовому делу о контрреволюционной вредительской организации на водном транспорте, только один инженер получил не десять, а пять лет лагерей. Да еще без конфискации имущества. Его и арестовали последним. Этим инженером был Орест Валерьянович Вяземский.

Личность этого человека очень интересна. Его прадед по отцовской линии Вяземский Полиен Сергеевич (род. 12.8.1811 г.) также был инженером-путейцем. Выйдя в отставку в звании капитана Строительного отряда и кавалером ордена Анны 3-й степени, он исполнял должность Богородского исправника и почетного директор Богородских богоугодных заведений.

Дед Вяземского Орест Полиенович (род. 30.10.1839 г. в Богородске Московской губернии) служил начальником работ по постройке Уссурийской железной дороги (1892-1900 гг.) и южной части Оренбург-Ташкентской железной дороги (1902-1909 гг.) Дед работал здорово, став к моменту выхода в отставку кавалером орденов Владимира 2-й степени, Анны 1-й степени, Станислава 1-й степени, а также двух иностранных орденов. С выходом в отставку с инженерной должности он был избран окружным почетным мировым судьей Ташкентского окружного суда. Действительный тайный советник, Орест Полиенович владел имением при селе Юрцево Покровского уезда Владимирской губернии.

Отец Вяземский Валериан Орестович (род. в Санкт-Петербурге 3.10. 1867 г.) продолжил и даже развил семейную традицию, правда, придав ей крен в научную сторону. Он работал начальником 3-го Туркестанского участка постройки Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1911 гг.). Затем в течение пяти лет руководил партией по изысканию железной дороги Ермолино-Нижний Новгород-Сергач-Алатырь-Симбирск (1911-1916 гг.). И Валериан Орестович за труды был пожалован от царя орденами Станислава 2-й степени и Анны 3-й степени, а также чином действительного статского советника. В 1918 году он защитил диссертацию на звание адъюнкт-профессора и назначен заведующим кафедрой изысканий и постройки железной дороги Петроградского института инженеров путей сообщения.

Такой же институт закончил после окончания школы Вяземский Орест Валерьянович (род. 2.7.1902 г.), продолживший к тому времени пятое поколение инженеров-путейцев Вяземских. О том, как сложилась его жизнь до ББК, он расскажет сам. В личном фонде уже знакомого нам писателя С. Ф. Буданцева удалось обнаружить очень любопытный документ – жизнеописание самого О. В. Вяземского. 34 страницы желтой выцветшей машинописи, разнородные по формату листы... Документ является ответом на 15 вопросов писателя, переданных Вяземскому в письменном виде. Вопросы сопровождаются припиской Буданцева:

«Просьба ответить по возможности исчерпывающе, вместе с тем прошу ответить и на те побочные, но часто главнейшие вопросы, которые не указаны выше, но ответы на которые могут открыть внутренний мир и импульсы, приведшие Вяземского в работе с Соввластью, с чекистами». Ответы датированы 26 сентября 1933 года.

Как и большинство его коллег, С.Ф. Буданцев был очарован тем, что ему удалось увидеть на Беломорстрое. Он намеревался продолжить в своем творчестве тему «перековки» «старого человеческого материала» в «новый». Сергей Федорович планировал писать и о будущих великих стройках. Но не успел. Власть, которую он намеревался воспеть, нечаянно перемолола и его самого. Название одного из его стихотворений той поры звучит сегодня страшно: «В году счастливом тридцать третьем...». Итак, сам инженер Вяземский рассказывает нам, сегодняшним, о том времени, о канале и о себе.

«Родился я 2 июля 1902 г. в Ташкенте. Отец был инженер путей сообщения, изыскатель, а в последние годы своей жизни – преподаватель, а затем профессор Ленинградского института инженеров путей сообщения, и на этой должности умер в 1924 году.

Окончил я школу второй ступени в 1919 г. и Институт инженеров путей сообщения в 1924 году... Ни в каком родстве с родственниками Пушкина не состою. Мы с князьями не имеем ничего общего, хотя корень у нас общий. Я не знаю Вяземских, которые были бы не причастны к этому роду. Во времена Иоанна Грозного наш предок был сослан за вольнодумство в Литву и лишен титула. Там он занимался интригами против правительства. От этого предка идет наш род. А прямого отношения к родственникам Пушкина мы не имеем.

Я окончил институт по специальности железнодорожной и проект делал по железнодорожной линии. Но, когда в [19] 24 г. [я] кончил Институт, железнодорожный транспорт только что начинал возрождаться, и не было подходящих мест. Некоторые мои коллеги начали работать помощниками машиниста или уезжали на окраины строить железные дороги. Поэтому я искал работу, на которой можно принести пользу, не придерживаясь узко своей специальности. Сперва я делал случайные работы. В [19] 23 году я производил работы в Карелии по изысканию железнодорожных веток. Тогда я еще был в Институте, на 3 курсе, это была практика, и я исполнял должность нивелировщика. Затем устроился в концессионное предприятие «Мологолес». Это предприятие производило прием линий от [станции] МГА до РЫБИНСКА. И мы производили обмер железнодорожного полотна. Тогда я тоже работал техником.

Эта работа не могла удовлетворить меня и всех нас, так как в это время умер отец, и мы остались в тяжелом материальном положении. Семья состояла из меня и матери-инвалида. Я обратился к некоторым знакомым, в частности, к инженеру Кандиба, теперь покойному,

работавшему по водному транспорту, и через него был направлен в Научно-Мелиорационный Институт, к профессору Ризенкампу Григорию Константиновичу, впоследствии главе нашего процесса, Этот Институт ставил своей задачей улучшение и исследование в области мелиорации, в области сельского хозяйства и ирригации. Сам Ризенкампф тогда занимался проектом орошения 500 тыс. га в Голодной Степи.

Наркомзем (Народный комиссариат земледелия – прим. К. Г.) Дагестанской республики в лице инженера Эмирова В. Г. (впоследствии он также был арестован) послал запрос о вербовке специалистов для работы в Дагестане. Там намечались крупные мелиоративные работы. Я дал согласие вместе с одним товарищем и поехал весной [19] 25 года в Дагестан. Там при Наркомземе было Управление канала Октябрьской Революции, возглавляемое Эмировым, куда я и поступил.

Лето и зиму [19] 25 года, весну [19] 26 г. я работал в Дагестане. Пришлось заниматься главным образом изыскательскими работами. Я исходил окрестности города Махач-Кала, болота Баккас, исходил трассу реки Кор от реки Суллах до реки Монас. Работать приходилось в очень тяжелых условиях, в частности, в районе болота Баккас, где сплошь малярийные места. Но силы у меня тогда были хорошие, и я ни разу не получил тогда даже насморка, хотя мокнул самым жестоким образом. Три дня, например, случайно не оказалось палатки, и мы жили под деревом под проливным дождем.

После года с лишним работы в Дагестане мне эта работа надоела. Меня эта работа не удовлетворяла, потому что чувствовалось, что она не в реальной плоскости, и не было уверенности, что наш труд претворится в конкретные результаты. Внешне это выразилось в сокращении кредитов и сужении работы. Я решил уйти. К этому времени я узнал, что в громадных масштабах развертываются ирригационные работы в Средней Азии. С Ризенкампом я больше не встречался, видел его один раз в техническом совете Управления водного хозяйства, но он меня не узнал. В тот же период я письменно пытался связаться с Вержбицким, который занимал место начальника Производственного отдела Управления водного хозяйства Средней Азии.

Главным стимулом моего ухода было и то, что специалисты, с которыми я работал, занимались не вполне чисто плотными делами. Например, если они жили в палатках, но имели право на квартирные деньги, то ставили в счет квартирные. Также работы по съемкам, взятые по договору с коммунальным хозяйством города Махач-Кала, частично выполнялись в кабинете. В связи с моими взглядами на жизнь и на людей, это положение казалось мне неприемлемым и я решил уйти во что бы то ни стало. Меня особенно не удерживали, потому что я был среди них «белой вороной».

Я уехал в Москву и две недели был безработный. В апреле [19] 26 года в Москву приехал М. В. Рыкунов, который работал начальником Управления водного хозяйства Средней Азии. Он сейчас же завербовал меня на должность инженера для технически занятий, и я уехал в мае месяце в Ташкент. В Ташкенте я явился к Вержбицкому. Всё мое знакомство состояло в том, что я зашел к нему в кабинет, он указал, к кому явиться, и уступил свою комнату, так как переезжал.

Я попал к Н. У. Хрусталеву, который был в то время начальником Управления работ в Чирчик-Ангренском бассейне. Там несколько дней я вел проектировочную работу, а затем был переведен в управление Аму-Дарьинских работ и работал под руководством Н. К. Баумгартена, которого я здесь встретил. Занимались мы составлением смет и планов, но меня эта работа не удовлетворяла, потому что я чувствую к этому отвращение. Я не перевариваю никакого вида бухгалтерии, коммерчества и чиновничества. Я довел эту работу по составлению смет по Аму-Дарьинскому проектировочному бюро до конца, до изысканий. Но уже стал смотреть, куда бы мне устроиться на работе, более близкой мне и более интересной.

В первые месяцы работы в Ташкенте у меня не было связей, но от знакомых не по служебной линии я услышал, что организуется Исследовательский институт по водному хозяйству, и это начинание пришлось мне по душе, как всякого рода исследование. Занятия в учреждении, которое должно заниматься рационализаторской работой по водному хозяйству, показались мне интересной.

В одно прекрасное утро в июне 1926 г. я явился в это учреждение, которое было подчинено управлению водного хозяйства. Зашел в кабинет администрации и увидел молодого на лицо, но седого человека. Это был директор В. Д. Журин. Я спросил, не нужно ли ему молодого сотрудника, указал образование и прежние работы. Он сказал, что согласует этот вопрос в УВХ (Управлении водного хозяйства – прим. К. Г.). В результате переговоров в июле [19] 26 года я перешел в Опытно-Исследовательский Институт водного хозяйства Средней Азии.

Задачи Института были чрезвычайно широки. Он ставил задачей удешевление и рационализацию всего водного хозяйства Средней Азии. Сюда входили вопросы и техники, и строительства, и экономики, и эксплуатации водного хозяйства. Здесь сосредоточились вопросы гидравлические, гидротехнические, опытно-строительные, гидро-модульные и т.д. Ко времени моего поступления, этот институт объединял все исследовательские работы Управления народного хозяйства Средней Азии и являлся средоточием всех исследовательских работ по водному хозяйству Среднеазиатских Республик.

Я сблизился с Журиным не с первого момента. Меня назначили лаборантом в опытно-строительную часть (по исследованию строительных материалов). Мы занимались составлением планов по лабораториям, но так как дело было реальное, то мы чувствовали, что эта планировка есть шаг к дальнейшему. Эта работа меня уже удовлетворяла. В виду неблестящих материальных перспектив по опытно-строительной части (грубо говоря, работы были консервированы), меня перевели сперва на должность заместителя, а затем на должность самого Ученого секретаря Института. Обязанности были самые разнообразные – переписка научная, работы по секретарству в научном совете, составление планов и сведений по Институту. Работа по существу меня не удовлетворяла, но была неизбежна, так как других возможностей не было.

Так прошли конец [19] 26 года, [19] 27 год и весна [19] 28 года. Весной [19] 28 года проходил судебный процесс [над] работниками водного хозяйства. На процессе в качестве обвиняемого фигурировал Рыкунов, который взял меня в 1926 г. в Управление водного хозяйства. Этот процесс произвел на меня очень тяжелое впечатление. Мне было трудно разобраться в обстановке. Это было до «шахтинского процесса», и он скорее вскрывал бытовые и экономические неурядицы. Это и было резюмировано в начале речи прокурора. Он назвал этот процесс «кладбищем миллионов».

Прокурор говорил, что среди леса бывают прекрасные зеленые поляны, где светит солнце, цветут прекрасные цветы, поют птицы и т.д., а человек идет и его засасывает трясина, она называется «чарус». И он говорил, что Управление водного хозяйства представляло собой такой «чарус», где с виду было безупречно, а корень гнилой. Тратились громадные средства на изыскательские работы, которые частично не осуществлялись, или осуществлялись плохо. Они не давали того хозяйственного эффекта, который ожидался, деньги шли на бытовые дела отдельных работников.

Действительно, они выделяли целые художества, как например, загородные поездки и т. п. такого сорта, что на них никакого жалования не могло хватить. Участники этого процесса были осуждены на различные сроки, такие как Вержбицкий, Рыкунов и др.

(карандашная сноска на полях: «Пользоваться осмотрительно, т. к. Вержбицкий имеет орден Ленина»).

Этот процесс произвел чрезвычайно тяжелое впечатление. Среди наших инженеров его расценивали как политическую ошибку (подчеркнуто – прим. К. Г.). У нас было такое настроение, что этот процесс отпугнет работников от Средней Азии и ослабит работы. И, действительно, ряд работников в этом же году уехали. Надо сказать, что отношение к этому процессу было отрицательное. В частности, вызванные на допрос в качестве свидетелей Журин и Ладыгин вели себя с прокурором Кондурушкиным чрезвычайно резко.

Это была первая тучка на безоблачном небе, так как до сих пор я жизни не знал совершенно.

Процесс имел последствием и то, что люди стали искать защиты и опоры. И я, ничего не зная, искал и нашел такую опору в Журине. Это большой умница, чрезвычайно энергичный и сведущий человек. Я решил, может быть, не вполне сознательно, что за этого человека нужно держаться. Тем более, что это не шло вразрез с моими желаниями и взглядами на работу.

Таким образом в Институте образовалась дружная компания, которая существовала самостоятельно. (Приписка на полях: «Это не вполне точная мысль, но, во всяком случае, все друг друга хорошо знали и выступали везде единым фронтом»)

В конце [19] 28 года, в [19] 29 году дела в Институте шли хорошо. Тогда еще отпускалось достаточно средств на ирригационные работы, и было доверие к коллективу, который работал в Управлении водного хозяйства. Работы Института развивались, лаборатории мы организовали. Шло строительство зданий, приобретение оборудования, монтаж лаборатории и так далее. Я считался на должности специалиста второго разряда. Осенью [19] 29 года и в начале [19] 30 года, когда уже был арестован Розенкамф и нам были переданы его изыскательские работы по дренажу и асфальтированному бетону в Голодной Степи, я работал по асфальто-бетонному циклу. Это была первая моя самостоятельная работа, и я пробыл на ней вплоть до ареста, который произошел в декабре [19] 30 года.

Это одна линия моей жизни, другая линия следующая. Я долгие годы имел склонность и занимался педагогической деятельностью. Еще в Институте я был назначен руководителем экскурсий студентов в Ленинградский торговый порт, так как знал языки. Затем демонстрировал первокурсникам музей и учебно-вспомогательные учреждения (приписка на полях: «Ленинградский Институт Инженеров Путей Сообщения»).

Несколько позже, около [19] 23 года, я вел практические занятия в физической лаборатории ЛИПС со слушателями. При Институте организовали «школу путей сообщения». Это было среднее учебное заведение для рабочего состава, и я вел занятия в физической лаборатории.

Затем после окончания Института эта деятельность несколько приостановилась, но в Ташкенте я сразу стал добиваться занятий по педагогической части. В [19] 27 году в феврале месяце меня приняли в качестве младшего ассистента в Среднеазиатский государственный университет по кафедре строительных работ на инженерно-мелиоративном факультете. В [19] 29 году я уже читал самостоятельный курс строительных работ, а в [19] 27 году вел занятия в Политехникуме водного хозяйства. К моменту своего ареста, за несколько дней до

него, я был утвержден в должности доцента САХИПИ (сноска на полях: «Среднеазиатский Хлопково-Ирригационный Политехнический Институт, преемник Ср.-Аз. Гос. Университета»), который развился из инженерно-мелиоративного факультета. К этому периоду, не без удовлетворения могу констатировать, через мои руки прошло около 250 молодых специалистов, которые сейчас неплохо работают, хотя я сам был молодым. Отношение ко мне студентов всегда было хорошим.

Третья линия идет по части научных работ. У меня за эти годы накопилось около 30 научных статей на различные темы. Некоторые работы помещены в журнале «Вестник Ирригации» за 1926-1930 гг., а некоторые пригодились на Белморстрое. Я много работал по бетону, а в последний год до ареста -- по асфальто-бетону.

Несколько слов скажу о «деле Промпартии». Когда в конце [19] 30 года разыгралось это дело, мы специалисты, следили за ним с лихорадочным интересом. Взгляд на жизнь у меня уже был несколько иной. Но я считал, что это «дело» раздуто искусственно. Относительно некоторых деталей я и сейчас утверждаю, что было много написано лишнего, но дело в основной политической линии. В этот период мои политические взгляды могли быть охарактеризованы как правооппортунистические. Мне казалось, что конкретный результат этого процесса был в обескровливании, обезличении и распылении инженерно-технических сил.

Мы считали, что Рамзин является резко отрицательной личностью и с ним никогда не было солидарности не только потому, что он был главой этой партии, но и за его отношения к товарищам, которых он топил вдоль и поперек. Этот человек не внушал нам доверия, наоборот, его называли негодяем. Его особенно и не пускают в инженерные коллективы, так как сгоряча мало ли что может быть (подчеркнуто красным карандашом с пометкой на полях: «Ого!»).

Мы считали, что негодяев много может быть в этом процессе, так как не были уж столь наивны (подчеркнуто синим карандашом). Прошлый процесс убедил меня в том, что техническая интеллигенция много не заслуживает, так как мы видим отсутствие мужества и полное разложение личности. Кстати, могу сказать, что этот вопрос переживался мучительно и, будучи под следствием, я присматривался к другим людям. Надо сказать, что такие примеры слабости я видел во всех слоях общества -- и у крестьян, и у рабочих, и у дехкан, -- вне зависимости от классового происхождения. Были и такие люди, которые импонировали своим поведением, своей твердостью, и их без достаточных улик отпускали. А были также люди, которым нет места в жизни, которые не могут работать. Это дрянь, которой нет места в жизни, хотя страшно сказать, но их нужно уничтожать.

(Весь этот период с отчеркивания и вся следующая страница обведены карандашом на полях и снабжены припиской: «Пользоваться, отдавая себе отчет в политической перспективе»).

Были негодяи из крестьян, которые показывали на своих невинных сыновей, были рабочие, разложившиеся совершенно, были урки. Надо сказать, что среди уголовников преобладает мужество. Настоящий уркаган -- джентльмен своего рода. Со мной сидел молоденький парень Г.Семенов. Он имел пять приводов, несколько судимостей и побегов. Он имел совершенно исключительные способности и исключительную память. Он нам рассказывал книги Пинкертон и др., рассказывал с полной подробностью, с сохранением последовательности глав и т.д. Он потом был расстрелян и, по-моему, зря. Он случайно попал в «мокрое дело», и улики были ужасные, так как они убили милиционера, разграбили кооператив и т.д. Он связался с людьми, которые его уговорили на «мокрое дело», дали в руки ему револьвер, другой рецидивист уложил милиционера, а Семенов попался вместе с друзьями, хотя и не стрелял.

Нужно сказать, что люди, которые привыкли к более утонченной умственной жизни, в отношении личных качеств -- ниже, чем люди, которые ближе к жизни, которые обращаются с опасностью как с ремеслом. Может быть, их и обвинять в этом нельзя, а им, как говорил Семенов, жизнь кажется пресной, если они не подвергаются опасности. Я ему советовал быть летчиком, или он должен был понять пафос стройки. Он кончил массу курсов, был и трактористом, и в пионерском лагере, но возвращался всегда к опасной жизни. Он являлся одним из наиболее ярких моих воспоминаний. Жили мы с ним хорошо и дружно, и он несколько покровительствовал нам.

Я не хочу клеймо Рамзина распространять на всех, но хочу сказать, что его свойства являются признаком целой прослойки интеллигенции, которая в массе слабее, чем урки.

Приговор по процессу Промпартии стал известен в газетах в Ташкенте 9 декабря. У нас 9 декабря был общий Институтский митинг, и мы выносили резолюцию по этому приговору с очень тяжелым чувством (тогда еще не была известна замена расстрела). В эту же ночь был арестован Журин, Хрусталева и др. Журин как раз подал заявление в партию и, вероятно, был бы принят. Никто не думал, что его арестуют (фраза подчеркнута) Факт ареста произвел впечатление разорвавшейся бомбы. Это были самые тяжелые минуты моей жизни. Столп, на который я опирался, оказался свергнут.

Относительно себя я не подозревал ничего особенного, так как не чувствовал за собой ничего конкретного и думал только, что я, как ближайший сотрудник Журина, буду, вероятно, арестован (зачеркнуто и написано сверху: «допрошен»).

19 декабря, из-за неосмотрительности молодой сотрудницы и нелепой, дикой случайности, в моей лаборатории разгорается пожар. Пожар мы немедленно потушили, но пришли представители соответствующей организации и пригласили идти с ними. Там меня вежливо спросили, кто я такой, кто меня назначил в лабораторию, и затем дали пропуск на выход, сказав: «Идите, работайте». Я вышел на улицу и по какой-то интуиции понял, что моя песенка спета. Я вышел совсем другим человеком. В конце месяца, 28 декабря 1930 года, когда я закончил отчет о работе 1930 года, меня арестовали. Не знаю, попался бы или нет, если бы не было пожара, но, думаю, что позже все равно бы попался. (Приписка на полях карандашом: «Это нельзя разглашать»).

Теперь подхожу к последнему разговору со следователем. Через 5 месяцев следствия я говорю: «В чем конкретно вы меня обвиняете? (так как уже обвинения в пожаре и др. отпали) Он отвечает: «Вы не были советским человеком».

Этого я отрицать не мог. Я не понимал политики, не понимал происходящего, мы тщательно оберегали свое личное, маленькое Я. Мы тогда считали, что если мы не берем взяток и не замысливаем интервенции, то мы не вредим государству. Мы не понимали, что это государство внутри государства. Например, если вы проглотите камень, то ведь камень сам по себе нейтрален и никакого вреда не причиняет, но он причинит смерть. У нас не было сознания, что мы является таким камнем. Партийный состав у нас попался такой, что мы считали коммунистов дураками и считали, что они не знают, чего хотят (пометка: «ДСП»).

И, действительно, часто так и было; на транспорте и в текстильной промышленности имеются такие примеры. Коммунисты не умели подойти к нам. У меня не было предубеждений против коммунистов, но за все время работы в Институте я уважал только одного коммуниста. Это был слесарь Дукальский, который вел монтаж лаборатории, да еще столяр Шимальский, муж нашей бывшей домработницы, которая была еще при моем рождении. Я не вполне понимал его мышления. Но жили мы дружно.

Когда мне следователь задал этот вопрос, я ему ответил, что действительно не был советским человеком. За пять месяцев нахождения под следствием я много передумал и понял, что так моя жизнь дальше не пойдет, и что изолированность моя ни к чему не приведет.

На этом дело кончилось. После я со следователем не виделся, и нас без объявления приговора перевели в Москву, где я встретил всех своих начальников -- от мала до велика.

Я не берусь давать им оценку, но хочу сказать, что некоторые думали, что находятся в положении, аналогичном моему Я не хочу выступать в качестве защитника, но и не хочу выступать в качестве человека, боящегося своего мнения. Протоколам я значения не придаю,

потому что люди, из-под которых вышеблена почва, могут сказать многое. Но наивно думать, что несколько человек могут идти против миллионов.

Действительно, была политика нейтрального тела, которое само по себе нейтрально, но причиняет смерть. Было также антигосударственное отношение ко многим мероприятиям. Решали многие общегосударственные вопросы в масштабе своего ведомства, например, водного. Были моменты, когда общегосударственные вопросы решались с колокольни своего ведомства (Голодная Степь и др.). Кроме того, бывали случаи, когда одни говорят свое мнение, другой возражают... и несколько месяцев проходят не в работе, а в спорах.

Вот к чему приводит политика инородного тела. У нас сильно упирали в материальное положение. Жили ничего себе, не то, что ваш покорный слуга. (Над всем периодом на полях надпись: «Пользоваться осмотрительно»).

Когда мы встретились в Бутырках, то сперва смотрели козлом друг на друга, так как люди друг друга подводили и т.д. Но затем всё было забыто, и только иногда кто-либо говорил: «Он на меня показывает, что я его завербовал в организацию, а я показываю, что я его и не видел никогда».

Бывали такие случаи, что приводят двоих: один главный, а другой совершенно неизвестный, и тот, кто расписывает про главного, обращается к неизвестному, путая их. Это также показывает шаткость положения. Некоторые говорили, что их «окрутили», но это также не оправдывает человека. Если советский человек чернит самого себя, то это так же антигосударственно (на полях: «Осмотрительно»). Отсутствие стойкости выявляет человека как чужака. Руководящий персонал, думаю, прекрасно это оценивал. Нужно почитать, например, как держатся обвиняемые на Лейпцигском процессе\*. Если бы наши вели себя в массе также, не было бы, может, этих процессов. При настоящем положении, если они не вредители, то доверия не заслуживают.

\*Лейпцигский процесс – судебное преследование коммунистов в Германии (Г. Димитров и др.) 21.09. – 23.12. 1933 г., инициированное фашистами по ложному обвинению в поджоге рейхстага. Коммунисты использовали трибуну процесса для обличения германского фашизма. Под давлением международной общественности суд вынужден был оправдать коммунистов (прим. – К. Г.).

Когда я попал в Бутырки, то они мне показались раем, так как до этого меня держали строго. (Приписка на полях: «Это не подлежит оглашению»). Я бы очень хотел, чтобы на моем опыте молодые люди, которые ходят, задрав голову, поняли, что лучше перековаться, не проходя через то, что прошел я, так как это влияет на здоровье и на трудоспособность.

Пусть они лучше прочтут книгу и не пойдут по этому пути. Думаю, что теперь это молодежь понимает. В частности, например, писатели, которых я видел, -- Минц и Шушканов.

Сказанного совершенно достаточно для ответа на вопрос, в чем было мое участие и каковы мотивы преступления, а вернее -- какое было влияние спецов, влияние среды и, в частности, Журина, которого я расценивал, как оплот. Я был арестован на должности специалиста первого разряда Опытной-строительной части Опытного-Исследовательского Института водного хозяйства, а также доцента по кафедре строительных работ САХИПИ. Приговор – 58 статья, 11 и 7 пункты, концлагерь – пять лет без конфискации имущества. Но вышло так, что имущество мое пропало: книги остались в Ташкенте, а два сундука с личным барахлом пропали на железной дороге. По «делу» это был единственный приговор в пять лет (остальные по 10 лет), и, думаю, здесь сыграло роль то, что я держался довольно твердо. Может быть, повлияли и молодые года.

Из Буторок я сразу попал на Белморстрой (10.VI-31). Бутырки оказались замечательным местом, там и прогулки, и газеты, и баня, и парикмахер, и передача. Как мы обрадовались бане с горячей водой! В Бутырках мы просидели 7 дней, с 3 по 10 июня [19] 31 года, потом нас забрали с вещами и в «черном вороне» повезли по Москве. (Весь абзац до «нас забрали» вычеркнут со сноской на полях: «Не к делу»).

Мы смотрим в щелочку и видим, что нас привезли на угол Лубянки и Фуркасовского. Видим, что там вырос громадный домик. Нас ввели на самый верх и отвели нам огромный зал с паркетным полом, где жили свободно 120 человек. Половина зала – дортуар, койки с пружинными матрацами, тумбочки около кровати, а половина – столовая. Люди хорошо одеты. Даже некоторые с цветами в петличке. И сидит только один человек в форменной фуражке – охрана.

Нам объясняют, что попали в ОКБ – особое конструкторское бюро. Многие находят своих знакомых, и я одного узнал. Оказывается, мы попали на Белморстрой и нам предстоит работа. Нас созвал староста и произнес довольно необычную вещь, что сейчас-де вы приступаете к работе по БМС. Сущность задачи следующая: показывает карту и трассу водного пути. Сроки даны жесткие, и руководство в лице начальника ОКБ тов. Горянова, от имени Коллегии ОГПУ, передало нам, что те, кто окончит работы в срок, не только получат освобождение, но будут реабилитированы.

Это сообщение подействовало очень сильно, потому что мы почувствовали, что песенка еще не спета. У меня родилось желание показать, хотя бы в своей узкой технической сфере, какой я человек: вредитель или нет. Это желание меня не покидает и сейчас. Там было совсем другое отношение к нам. Кормили прекрасно, из столовой оперативного состава. Режим, правда, тюремный – прогулки во дворе.

Работали много. ОКБ считалось одним из строгих. И там мы еще не были заражены пафосом, потому что из-за бумаг ничего не видели. Работали, как умели: кто лучше, кто хуже. Там были Журин, Хрусталеv, Будасси, Вержбицкий, Пороженко и ряд других. Это группа Средней Азии, которая всех повела за собой. Журин был назначен начальником Проектного отдела, а меня, как молодого, посадили рассчитывать какой-то клапан. Тогда я уже произвел известное исследование об аварийном затворе, шлюзовых воротах и пр., и дальнейшая практика показала, что я был прав, хотя в то время был почти одинок в своем мнении.

Так мы проработали три месяца, и в сентябре нас привезли на Медвежью Гору -- совершенно неустроенную местность. Тут еще был дух Соловецкий, дух угнетения, крохоборства, блата и т.д. Была арестантская общественность -- в плохом смысле слова. Тогда наша группа решила, что нам с солдовчанами не по пути, что мы приехали работать, а не разводиться антимонию соловецкую, и желали реабилитироваться. Мы считали их за людей с извращенной психологией.

У нас были столкновения, но так как нас было больше, и авторитет больше, то мы их поглотили, и воцарился с первых же дней Белморстроевский дух, который не покидал до конца. Как и на свободе, я попал (вычеркнуто: «Это не к месту», но затем восстановлено красным карандашом) в проектный отдел Журина, где и проявилось мое стремление вверх. Я попал в отделение затвора, но работа меня не удовлетворяла. У меня были свои взгляды на вещи, а старые спецы давили и говорили, что мои мысли -- это ерунда, не давали хода. Я чувствовал, что делаюсь живой расчетной машиной. Тогда я обратился к Журину, и сказал, что не могу дальше так работать. Внешне отношения были корректные, и я не позволял себе грубых выходов. Однако даже посторонние люди спрашивали, почему мы не ладим.

Здесь начался мой Белморстроевский подвиг. Вызывает меня Журин и говорит, что одна бригада (Маткожненская) находится в прорыве, и что бригадир не справляется с работой. Но он не сказал, кто именно. И сказал мне: садись и руководи Маткожненской бригадой.

Ввели меня в эту бригаду, и я вижу -- сидит почтенный инженер, бывший действительный член Госплана Союза, (паметка на полях: «Паниулов»), который знает водное хозяйство Союза, как свои пять пальцев. А я никто, и меня посылают руководить этим делом. Получается полная диспропорция. И я стал думать, что, наверное, здесь есть трудности, с которыми я не смогу справиться. Я начинаю работать и вижу, что этот человек -- нервно больной. Он не может сосредоточиться, материал находится в запущенном состоянии, сделано очень мало и пропущен срок, а сроки были даны крайне жесткие.

Прихожу через несколько дней к Журину и говорю, что не справлюсь с делом. Полное разочарование и огорчение. Вижу на их лицах (Журина и Вержбицкого) выражение не только разочарования, но и некоторого презрения, а Вержбицкий бросает: «Это бегство».

Это меня подхлестнуло. Это была громадная работа. Моя самостоятельная работа в Средней Азии стоила 60 тысяч, а эта 10 миллионов рублей. Это было тяжелое переживание, и я не спал несколько ночей, пока, наконец, решил взяться. Я пришел и сказал, что берусь за это дело, но только прошу помочь мне. Сначала мне помогли, а потом дело пошло на лад, появилась почва под ногами, и я вижу, что сам черт мне не брат.

Об этом придется много поговорить, но я боюсь, что не успею. У меня была только одна мысль, чтобы не подвели физические силы. А в том, что канал будет построен, я не сомневался; я только сомневался, что он будет закончен к [19] 33 году. Но психология была такая, что некогда было думать, надо было делать дело. И я со своей бригадой первым кончил технический проект. Бригада считалась самостоятельной, и даже руководитель (пометка сверху строки «Г.А. Чернилов») жаловался, что я не хочу ни с кем считаться. Но это неправильно. Затем мы сделали рабочий проект – всё, вплоть до последнего чертежа. Этот (пометка «технический») проект прошел через мои руки (пометка «целиком»), а по рабочему проекту двух плотин (пометка «№№ 27 и 28 и водоспусков») я сидел над чертежами сам.

Был в бригаде один интересный человек -- экономист, юрист, он пришел без образования, но вырос в этой бригаде. Он работал над собой и кроме производственной работы. И был отдан (правильнее: назначен – прим. К. Г.) в приказе техником. Это был один из «КР»\*. Он погиб на посту (приписка: «Сгорел в пожаре»). Его фамилия была Хрунин.

\* «КР», или «каэр» -- заключенный, осужденный по 58-й («политической») статье, как «контрреволюционер»

Первые три месяца в отделении затворов я был на испытательном периоде. А затем был бригадиром проектной бригады по Маткожинскому узлу. Я был придавлен грандиозностью [задачи], но скорее был готов погибнуть на посту, чем уйти с него. Мы не знали тогда, какое пополнение к нам поступает, но сроки становились все реальнее, а затем встал вопрос только о числах (приписка «дате окончания»).

Поскольку в порядке предварительного следствия я признавал себя несоветским человеком, теперь считал, что отвечаю за свои слова. Я делал это сознательно, считал, что никакой горечи и озлобления не должно быть. Я получил то, что полагается. Единственно,

что меня тревожит, это состояние здоровья. Первое время было очень трудно, жили в сырости, холоде, болели, и я боялся, что выйду из строя, как работник.

(Приписка на полях: «Получил tbc (туберкулез) в I степени, теперь, кажется, зарубцевалось»)

В отношении задачи я сперва шел, как в тумане. Но затем задача по Маткожненскому узлу прояснилась. Колебания прекратились, было только настроение -- «даешь». Энергии все проявляли очень много.

Никогда не буду лицемерным, не стану говорить, что я создал все эти сооружения. Я был бригадиром проектной Маткожненской бригады, и мы все вместе создавали проект. Когда я получил орден, сказал, что считаю, что я не единоличный творец. Беря орден, вспоминаю товарищей, которые творили вместе со мной этот проект, а я только возглавлял этот коллектив. Я очень хорошо знаю, что именно в этих сооружениях сделано мной лично.

До Белморстроя я шлюзов никогда не видел, а крупные плотины видел, лишь проезжая по степи. Даже Волховстрой видел только из окна вагона, и только один раз был на Днепрострое (приписка «в 1928 г.»). В Ташкенте я работал в лаборатории, и моя самостоятельная работа стоила только 60 тысяч. Опасность в моей работе, в связи с техническим риском, была. Я должен был решать вопросы и должен был рисковать, и я рисковал жизнью, т.е. отдачей под суд.

Я расскажу, как было дело [на Маткожне]. Тут во многом виновато руководство -- не чекистское, а инженерное. В определенный период строительства, когда уже нельзя было ломать план работы, выявилось отставание по этому узлу. Выявилось, что условия работы по этим сооружениям слишком трудны. Нужно было либо терпеть крупное поражение, либо... Позже я встретил в литературе, что такое же сооружение проектировалось в другом месте СССР. Но работы здесь мы проводили иначе и впервые (приписка «только по заграничной литературе»).

Мы не стали бы делать сооружения, которые внушали сомнения. Однако для таких грандиозных масштабов пришлось выступать с сооружениями, которые не были апробированы (вставка -- «практикой») и против которых выступали некоторые (вставка -- «местные») работники.

Это произошло потому, что техническое руководство [строительства] подошло вопросу с недостаточной серьезностью. А можно было бы в этом месте и в тот же срок дать решение обычное. Но, будучи недостаточно опытным, я этого не почувствовал. Руководство же довело до того, что пришлось выступать с таким сооружением. Ответственность была громадная. Если бы такую плотину просадило (поправлено -- «прорвало»), нам бы не поздоровилось.

Некоторые детали можно было решить более консервативным методом. Но здесь появилось спортивное чувство: мы и детали также сделали оригинальными. Думаю, если бы на той стадии работы предложили другое решение задачи, навигацию в мае 1933-го не открыли бы.

Плотина с каменной наброской и деревянным экраном – дело не обычное. Прошу отметить: мы проектировали не одну плотину, а две. Все сооружения этого узла прошли через меня, а две плотины -- вообще в деталях.

Нужно уяснить, что в системе нашего канала примерно на 80 процентов мы используем естественные реки и озера. Искусственных, копанных каналов только около 40 километров. В этом состоит удачное разрешение задачи планирования строительства.

Затем второе: в большинстве случаев реки не были судоходны. Мы их сделали судоходными. Основное разрешение этой задачи, то есть придание рекам судоходных свойств (канализация рек), состоит в том, что в определенных пунктах мы устраиваем плотины, за которыми происходит накопление воды и поднятие уровня. Причем все, что выше плотины, затопляется на большую глубину, и мы получаем водный путь вполне достаточной глубины.

Чтобы придать судоходные условия реке Нижний Выг, нужно было в пяти точках устроить пять плотин, которые превратили естественную реку в лестницу каналов, расположенных на разной высоте. Такие плотины имеются в следующих местах:

в Надвоицах (проектировал Стасенков, вольнонаемный);

в Шавани (Зубрик);

в Палакорге (Доманский, вольнонаемный);

на Маткожненских порогах (Вяземский) и

на Выг-Острове (Воробьев, вольнонаемный).

Самая высоконапорная плотина – Маткожненская. Учитывая это (высоконапорность) и учитывая замедленность работ, задача стояла особенно трудная. Кроме того, эта плотина наиболее трудная для строительных работ -- из-за характера расположения в русле реки, требуя больших перемычек.

Для того, чтобы суда могли переходить из одного канала в другой, расположенный в другом уровне, устраиваются шлюзовые лестницы. На Маткожне, в частности, имеется лестница из двух шлюзов.

Резюмирую: назначение плотины в создании судоходных условий в бьефе между Маткожней и Палакоргой. Кроме того, можно использовать плотину для энергетических целей. На Маткожненской плотине мы можем получить около 40 тыс. кВт электроэнергии. Это приближается к Волховстрою. Для этого надо только переоборудовать бетонные

сооружения плотины, что обойдется в 30 процентов стоимости постройки плотины, а также построить отводной канал и силовую станцию.

Маткожненская плотина является наиболее благоприятной для получения гидроэнергии. Строительство этой станции включено в одну из первоочередных задач ББКомбината. Техническое своеобразие плотины № 28 состоит в том, что она состоит из каменной наброски с деревянным экраном. В отношении бетонной плотины № 27 имеется момент рационализации. Он относится не только к этой плотине, но и, в частности, к плотине № 25. Рационализация -- отбрасывание струи с трамплина; использование трамплина в качестве средства удаления точки подмывания плотины с [со стороны] нижнего бьефа.

Затем несколько облегчена конструкция отдельных частей, например, бычков, которые очень тонки. Затворы очень легкие и своеобразной конструкции, с деревянной обшивкой, в то время как обычно делают с железной... Но эти моменты не относятся только к данной плотине, но ко всему Беломорстрою.

Единственное новшество, которое я могу приписать себе, -- это некоторые мероприятия по рационализации и облегчению работы трамплинов. Трамплин, хотя и является новой конструкцией, [в том виде] как он был применен здесь, но он не является особенностью Маткожненского узла. Я сыграл большую роль в отношении вентиляции под струей -- для увеличения дальности боя струи. А облегченные затворы являются достижением БМС в целом.

Переходим к другой плотине № 28 из каменной наброски с деревянным экраном. Нормальным для подобного случая решением является плотина земляная на всем протяжении. Иногда, для придания большей устойчивости, создается каменный банкет или призма с низовой стороны, как например, Палакоргская плотина № 26. По условиям отсутствия потребного количества материалов, сроков строительства работ, а также расположения плотины в русле реки, в данном случае такое решение оказалось трудным. К тому же фактическая строительная обстановка [19] 32 года не гарантировала окончания плотины в срок.

Чтобы можно было продолжать работы в течение зимних месяцев и создать необходимую устойчивость плотины в русловой части и надежности примыкания деревянного экрана к борту плотины, было решено избрать для русловой части тип плотины из каменной наброски с деревянным экраном. Нормальным для такого типа плотины является экран из железобетона. Именно он прекращает фильтрат через камень (т.е. фильтрацию воды через тело плотины с более высокого уровня на нижний -- прим. К. Г.). Учитывая, что придется проводить работы зимой, [понимая] ответственность работ по бетону и то, что нет опытных бетонщиков, что при оттаивании мёрзлый камень даст большие

осадки, -- пришлось принять деревянный экран. Это является оригинальностью плотины («мёрзлый камень» -- так образно Вяземский называет обломки скалы, перемешанные и смёрзшиеся с землёй. Подобная смесь даёт большой объём, который резко сокращается при оттаивании – прим. К. Г.)

Таким образом, плотина состоит из каменного банкета, на который с напорной стороны наложен деревянный экран. Применение такой конструкции позволило сэкономить около 200 тысяч кубометров дефицитного грунта и позволило успешно закончить зимние месяцы. Части плотины, находящиеся на берегу (т.е. примыкания – К. Г.), могли быть сделаны нормального типа -- земляными.

Я считаю, что характерной точкой для меня было поручение работ по проектированию Маткожненских сооружений. В начале они показались мне невыполнимыми, а затем, под влиянием некоторого презрения со стороны начальства, я взялся за эту работу и докончил ее.

К чекистам и ГПУ относился так, что раньше: ГПУ казалось чем-то вроде испанской инквизиции. А теперь мы считаем, что это наши ближайшие сотрудники, вернее, мы их ближайшие сотрудники. В отношении ордена я считаю, что сейчас я не заслуживаю его. Может, если бы у меня крепче было здоровье, я заслужил бы его. Но те, кто дают его, знают, что делают, и если бы я отказывался, это было бы антигосударственно. Получал я орден в Президиуме ЦИКа, из рук Ивана Михайловича Калинина (исправлено: «Михаила Ивановича»).

Сейчас я работаю на Свири, бригадир Свирской бригады Проектного отдела ББКомбината, ответственный за работу по составлению проекта Верхней Свири. Должен сказать, что Маткожня является игрушкой по сравнению со Свирью, хотя Свирь состоит из одного шлюза, двух плотин и одной гидро-станции. Но по объёму бетона она больше всего БМС. Условия грунтов особенно тяжелые. Это является серьезной трудностью, так как тамашние грунты не представляют надежную основу. СССР не знает таких грунтов. Верхние сооружения, которые окончательно завершат проблему Свири, находятся еще в более невыгодном положении, чем те, которые закончены (Нижняя Свирь).

В отношении творческой работы, должен сказать, что я всегда считал её присущей мне. Сейчас она направлена по определенному пути. Например, я не буду увлекаться статьями по авиации и т.п., а свою творческую энергию буду сосредотачивать и направлять по тому руслу, по которому нужно. В этом отношении у меня имеется известный поворот, так как раньше я был склонен заниматься разными вопросами.

Уроки БМС заключаются и в том, что я научился взаимоотношениям личности с современным советским обществом. Этого раньше у меня не было. Я понял взаимодействие, взаимосвязанность и обязанности одного перед другим.

Мнение об исправительной системе ГПУ следующее: тут можно дать самые хорошие отзывы. Я резко осуждаю Соловецкие методы, когда измывались, заставляли таскать воду и т.д. Многие из того руководства были арестованы и даже расстреляны. Также резко осуждаю европейские методы. Конечно, лучше совсем не иметь лагерей и воспитывать другим способом, но, учитывая напряженное состояние страны, когда мы не можем позволить роскошь разрешать подтачивать себя изнутри, приходится применять и эти методы.

Я доверяю руководству в том, что разложение изнутри является недопустимым, и что изоляция необходима в связи со скрытым саботажем, плохим влиянием на окружающих, сосредоточением группировок на скользкой дорожке собственного благополучия. Такие элементы имеются сейчас и на транспорте, и в колхозах и т.д. и их изоляция является необходимой. Единственным способом ведения исправительно-трудовой политики является политика ГПУ, когда люди перековываются в труде. Было бы ошибкой из ГПУ сделать школу ликбеза, где читались бы лекции по политике. Люди должны перековываться на конкретной работе. При такой системе, хотя и не все становятся ударниками, не все получают ордена, но большую долю хороших работников государство получило. Те, кто колеблется и шатается, пусть поработают в лагерях, тогда они выкристаллизуются как работники, они получают свободу скорее, чем ожидают.

Об отдельных искривлениях, которые имеют место в общей политике, надо сказать. Но исключения подтверждают правило. Обстановка доверия, которая создана, есть единственная, которая может воздействовать на интеллигента и может успокоить его роптание и привести в равновесие. Среди чекистов есть люди, которые его поймут, и прошлое не будет его тревожить. Тот, кто задирает нос и считал себя великим спецом, делается здесь скромным трудовым работником, который по мере сил борется за общее дело. Кроме того, появляется престиж, что ты Белморстроевец, и что ты не можешь снижать темпов.

### ШТУРМ

Во время штурма я был прорабом на своей плотине (с 12/IV. по 26/VII-33 г.). Прорыву много содействовала туфта. Туфта происходит от двух основных причин. Она идет и сверху и снизу. «Туфта снизу» происходит потому, что питание и премвознаграждение рабочим были поставлены в зависимость от выработки. От этого появился сильнейший стимул увеличивать выработку у честных людей, а у менее честных -- показывать увеличенную выработку, не соответствующую действительности. В результате получишь 1300 грамм хлеба и двойной обед.

Десятники также попадали (вставка: «Иногда») под влияние чуждых элементов и покрывали это дело, подписывая неправильные ежедневные сведения. Результаты давались в

кубах, и получалось, что на эту туфту приходилось работать лишнее время. Благодаря туфте, практически было выработано гораздо меньше, чем показано в ведомостях.

Здесь имелся момент слабости низшего технического персонала. Иногда рабочие даже грозили, что они побьют десятника, а иногда просто он не хотел идти против своих ребят, так как приходилось работать в чрезвычайно трудных условиях. И бывало так, что измучившись за целый день работы, люди получали маленький эффект и из-за этого получали голодный паек. В этом было известное искривление. Но если ребята честные, то это еще не большое зло, но если систематически все лодыри приписывают выработку, то это «злая туфта».

«Туфта сверху» заключалось в том, что многие люди, которые ведут себя приниженно перед следствием, не хотят открыто идти на преступление, а хотят выслужиться перед начальством. Вместо того, чтобы сказать, что выполнить данную работу невозможно в такой срок, они говорят – рады стараться. Получаются невыполнимые задания, которые ведут в тупик.

Туфта происходила из-за борьбы за штабное знамя. Отделение хотело показать хорошую выработку, чтобы получить это знамя. Тем более, что знамя приносило целый ряд льгот, да и начальство не ругает, оставляет в покое, если выработка большая. Поэтому происходило так, что некоторые плановики приписывали выработку или верили, не относились критически к первичным сведениям.

Например, взорвана скала в 5 тыс. кубометров. По плану предполагается, что она должна быть вся выброшена из котлована. Фактически её взрывают, но оставляют. А кому-то потом приходится её вынимать. Выписывали удаление растительного слоя, включали его в кубатуру, чего не полагается делать, так как этот слой идет на отвал. Затем, когда производится инструментальный обмер, оказывается, что сооружения еще не закончены...

Туфта вводит начальство в заблуждение. За туфту пропал и Кираснов. По-моему, хотя Кираснов и был виноват, но за ним скрывались и некоторые, носящие красные петлички\*, которые считали, что вся суть в том, чтобы хвалили отделение за хорошую выработку (пометка на полях: «Это не подлежит оглашению»).

\* «красные петлички» носили сотрудники ОГПУ -- руководители Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря и его отделений (Беломорстроя), а также оперсостав.

Вот пример, конкретный пример туфты на Маткожне. Начальник лагпункта Голенчик (так в документе – через «о» -- прим. К. Г.) и прораб Карякин сильно занимались туфтой.

Чекист Прохорский в 7-м отделении был безупречен, но иногда слишком доверял. Они работали на шлюзе № 15 и канале № 186. Я не видел следственных материалов, но слышал разговоры и поэтому за точность не отвечаю. Оба являются заключенными: Голенчик просидел 8 лет -- он попался за растрату студенческой кассы взаимопомощи и был посажен на 10 лет. Карякин сидел по «КР» и сидел меньше. Оба они люди с головой. Карякин довольно энергичный и жизнеспособный человек. Дело их шло неплохо. Они построили городок и дизельную установку, сконструировали конвейер для рубки ряжей. В результате создается определенное отношение со стороны начальника производственной части Реентовича и начальника 7-го отделения Прохорского. Говорили, что с них можно брать пример.

Все шло прекрасно до середины лета [19] 32 года. Затем в связи с уплотнением работ и увеличением темпов, им, как и всем остальным, стало гораздо труднее. Сперва они работали честно, но затем начали отставать, и начальство на это обратило внимание. В частности, Голенчик слезно просил меня объяснить начальству, какие имеются технические трудности в работе, чтобы им дали передышку.

У них появилось чувство, что они с работой не справляются. Это повлекло целый ряд неприятностей, ругань, стали соваться инспекторы и т.д. А в их деле, может быть, не все было золото, что блестело. Они не хотели подвергаться гневу начальства. Сперва стали выбирать работу полегче, например, легче кубатуру -- землю, а не скалу и т.д. Все это только оттягивало работы, и осенью у них получилось большое отставание. Тогда они начали преуменьшать остатки работы в отчетах. Процент выполнения плана рос, и получалось так, что в основном работы закончены, а фактически у них выросла порядочная задолженность, примерно около 20 тысяч кубометров скалы.

В ноябрьские дни они дали хорошие показатели выработки. Они сообразили, что и у других будут такие же «концы» и что они вместе со всеми окончат. И были правы, потому что все пришли в ноябре с долгами. Это дало им возможность плавать. Они рапортовали об окончании и были освобождены. Затем оказалось, что по всему БМС прорыв, но они думали, что начальство им доверяет, и что они выплывут.

Но тут случилось то, к чему они не подготовились. Приезжает Фирин\*. Честные специалисты в один голос стали Фирину говорить, чтобы он проверил остатки работы и чтобы при этом в одинаковой степени отвечали начальники отделений и начальники ПТЧ (производственно-технических частей – прим. К. Г.). Когда проверка была сделана, все пришли в ужас, и было объявлено вредительство. Оказалось, что вместо показанной выработки, сделано около половины. Очень много туфты было по Водораздельному каналу

(во втором отделении), по Шижне, по Выг-острову, в 6-м отделении. Везде было много туфты. Меньше всего было у Успенского в Надвоицах, но и там была.

\* С. Г. Фирин – начальник Беломорско-Балтийского ИТЛ, зам. начальника ГУЛАГ ОГПУ СССР.

Здесь встал вопрос о выявлении каждым своего лица. Нужно было дать цифры обмера. Нужно было показать действительные остатки. Все понимали, что в этом случае грозит много неприятностей (хотя я думаю, что под арест Голенчика и Карякина не взяли бы). Галенчик и Карякин решились показывать преуменьшенные остатки. Они призывают топографа Капровчука и говорят ему, чтобы он сделал так, чтобы остатки сошлись. Они оказали на него давление, сказали, что иначе смешают его с грязью, и он изменил одну цифру в расчетах (отметку репера). В результате этого 20 тысяч кубов было оправдано.

Получалось так, что канал [по отчету] имеет проектную глубину, а фактически на 36 сантиметров мельче.

Технически преступление ничего не дало бы, и судоходство могло происходить. А если бы и проверили, то подумали, что это нивелировочная ошибка. У нас [по проекту] под килем имеется запас 60 сантиметров, а здесь было бы запаса в 24 сантиметра. Судно дна не коснулось бы.

Но случилось так, что другой топограф стукнул на них, приехала комиссия, обмерила, выявила туфту. Участники были арестованы. Голенчик в Бутырках, Карякин заболел тифом и умер, судьба Капровчука неизвестна\*.

Итак, одной из причин прорыва была туфта, показ строительства в розовых красках. Из-за прорыва был организован штурм.

\*Начальник лагерного пункта Галенчик был инженером-механиком, осужденным по ст. 113 – II УК РСФСР (растрата). Старший прораб Карякин – инженер-строитель, осужденный по ст. 58, п. 7 (вредительство) на 10 лет. Из материалов «дела» следует, что инициативу в выявлении туфты проявил один из заключенных-бурильщиков. В «Обвинительном заключении», составленном уполномоченным ЭКО Веревкиным и санкционированным начальником 7 объединенного отделения Успенским, говорится:

«Руководство 3-го лагпункта в лице начальника пункта Галенчика и старшего прораба Карякина, преследуя цель срыва окончания канала ББВП в срок 2 мая 1933 года, скрывали путем туфты и подлогов действительный остаток объема работ по каналу № 186 и шлюзу №15.

Эту вредительскую деятельность упомянутые осуществляли через группу подчиненных им лиц заключенных, используемых на работах учета и отчетности, которые, не производя контрольных обмеров по настоянию, нажиму и угрозам Карякина и Галенчика, составляли подложные акты, сознательно уменьшая остаток объемов работ, тем самым прикрывали из месяца в месяц туфту, выразившуюся на 24/1. 1933 года в 47040 куб. метров.

Вредительская деятельность группы работников, возглавляемой Галенчиком и Карякиным, помимо затяжки окончания канала, нанесла государству ущерб в руб. 119 011, коп. 20».

«Начальнику ГУЛАГа ОГПУ

тов. Берману

Направляю в Ваше распоряжение шесть арестованных, проходящих по делу о туфте на канале № 186 и шлюзе 15 – 7-го отделения ББЛАГа.

Это дело ставилось на В/С К ОГПУ под председательством зам. ПП ОГПУ в ЛВО т. Запорожца, которая считала необходимым применить высшую меру социальной защиты – расстрел к Карякину, Галенчику, Карпову и Капровчуку. Мною это дело было снято, как подлежащее направлению в Москву.

Пом. нач. ГУЛАГ ОГПУ и врио нач. УББЛАГ

Фирин

16 марта 1933 г».

Организация штурма принадлежит Фирину. По-моему, одной из причин туфты явилось и то, что все ожидали к 7 ноября льгот и старались фактически или на бумаге окончить работу. Поэтому к 7 ноября все пришли с хорошими показателями, но канал не был построен. Хотя говорили, что в основном он закончен, а «остались детали». Но это также неправильно, как сказать, что дом, в котором нет ни дверей, ни окон, ни полов -- закончен.

По-моему, большая доля вины лежит на специалистах. Либо из страха, либо из желания получить льготы, они представляли дело в более выгодном виде, чем оно было на самом деле, а руководство не имело технического образования, чтобы это понять. Говорили, что остался один монтаж, но не говорили, что это и есть самая трудная работа. А руководству казалось, что монтаж -- это нечто вроде того, что портреты по стенкам повесить.

7 ноября многие получили льготы и успокоились. Думали, что дадут спокойно окончить канал. Никто не знал твердо, что канал необходимо открыть к началу навигации 1933 [года]. Самые честные специалисты думали, что все лето можно будет еще строить, а к осени --

закончим. Кроме того, не получившие льгот остались недовольны, настроение упало, трудовая дисциплина расшаталась, и люди стали смотреть так, что «авось доковыряем».

В феврале месяце появилось известие, что едет Фирин. 15 февраля руководящий технический персонал вызывают к Фирину, и он произносит свою историческую речь, которая на меня и на многих произвела ошеломляющее впечатление.

Из этой речи мы узнаём, что строительство в тяжчайшем прорыве и что руководство в Москве находится в большом волнении относительно строительства. Кроме того, оказывается, что к маю все должно быть построено, и сейчас инженерно-технический персонал должен показать, чего он стоит. Руководство требует открытия навигации к 1 мая. События показали, что этот вопрос, очевидно, связан с вопросом обороны страны.

(предложение отчеркнуто, со сноской: «Это не подлежит оглашению»).

Для нас речь явилась неожиданным пробуждением от спокойного сна. Мы поняли, что за эти три месяца потеряли много ценных дней, начиная с ноября. Мы поняли, что теперь надо приложить большие усилия, чтобы окончить работы в срок.

Была организована проверка остатков, которая обнаружила туфту по ряду пунктов, и это обрекло настроение в мрачные краски. На перелом настроения, на усвоение новой точки зрения ушел конец февраля. Люди пытались по-разному подходить к делу, а затем решили бросить всё и полностью включиться работу. Все работники, включая женщин, были брошены на линию. Начался знаменитый стодневный штурм, который продолжался с середины марта, апрель, в мае доделывали, и 10 июня строительство было закончено. Эти дни прошли действительно с лихорадочным подъемом.

Здесь большая заслуга Фирина в том, что он дал людям зарядку. Были приняты решительные меры, целый ряд людей был подвергнут суровой каре из-за туфты, целому ряду лиц была дана полная ответственность, были сделаны некоторые переброски, некоторые участки получили подкрепление и лучший командный состав. При сплошном трудовом порыве, без остановок работы были закончены.

Какое же значение имел штурм и как проходил штурм. Многие проявили себя во время штурма с наилучшей стороны и многие награды были получены именно за штурм, как например, награды Вержбицкого и Успенского (далее фамилия Фирина, но он вычеркнута). Воздействие Фирина было очень велико. Его речь была жестокая и беспощадная. (Приписка на полях: «Фирин, как работник ГУЛага, был главным человеком на стройке»).

Он вывел людей из состояния спокойствия, и они поняли, что стоят перед кризисом, что пришло время выявить себя. Кроме того, он очень тщательно проверял и наблюдал ход штурма. Сеть людей по линии производственного отдела и чекистов следила за каждым шагом штурма. Фирин сам почти всё время был на линии и обращал внимание главным

образом на то, что мы, техники, благодаря другой психологии, не замечали. Он заходил в палатки, в бараки, следил за питанием, регулировал нормы пайка, устанавливал реальные нормы выработки. Он интересовался тем людским материалом, руками которого строился канал.

Ведь на туфту влияло и то, что сначала нормы были слишком высоки, а технический персонал, по слабости, вместо того, чтобы сказать, что их выработать невозможно, увеличивал нормы выработки.

Когда Успенский приехал в Шижню (8-е отделение Беломорстроя – прим. К. Г.), то он целый ряд людей снял с работы и положил в больницу, снизил нормы и дал усиленные пайки. У некоторых не было мужества говорить, что у нас недостаточно людей, а надо бы твердо отстаивать свою точку зрения, что и делал Успенский.

Фирин также очень много сделал в этом отношении. Он снизил нормы так, что люди могли без туфты получать должный паек. Он расположил к себе массу лагерников, потому что внимательно относился к личным просьбам и разрешал их в благоприятном смысле -- в пользу заключенных. Он считал, что не масса лагерников, а технический персонал являются виновниками прорыва. Да так и было. Частью это было из-за туфты, а частью из-за плохой общественной работы среди инженерно-технических работников. Фирин в один вечер отсек это, и люди, способные работать, взялись за дело и довели строительство до конца. Многие в результате освободились, а некоторые были награждены.

Конкретные результаты были такие, что лица, определенно ведшие вредительскую работу, пострадали. Другие, как их прихвостни, тоже попались. Может быть, один-два человека пострадали больше, чем нужно.

А главным результатом явилось то, что правительство получило к требуемому сроку такое громадное сооружение. Карелия получила новый водный путь, который ББКомбинат будет эксплуатировать, а главное 60 тыс., то есть примерно одна треть всех лагерников, получила облегчение своей участи. Около 12 тыс. были освобождены до срока.

Штурм, кроме хороших результатов, ничего другого не дал.

Фирин не только лично возглавлял штурм, но и провел дело до конца, а задача была исключительно трудная. Ведь когда он приехал с небольшой горсточкой москвичей, он попал в разваленный лагерь. Во всяком случае, о темпах работы думали очень мало. Нам, специалистам, он представлялся весьма напористым человеком, знающим чего он хочет, и сильными средствами добивающийся результатов и достигающим в конце концов этих результатов. Он представляет собой настоящего напористого большевика.

Он имел хороших помощников в лице Френкеля, начальника работ, Успенского, начальника Северного склона ББК, Афанасьева, начальника первого отделения,

Вержбицкого, помощника главного инженера, и ряд других. Вержбицкий получил высшую награду за то, что не шел в хвосте, а возглавлял работу. Руководство сумело наэлектризовать и возглавить это дело.

В лице Фирина мы впервые (так как Френкель сам бывший заключенный и его психология иная) увидели крупного большевика, которого не только нельзя назвать дураком, но с которым трудно спорить и по логическим и по техническим вопросам. Это большевик, которого можно уважать. Сначала он внушал нам чувство трепета, а затем мы научились его видеть с более мягкой стороны. Он оказался человеком совсем не страшным, очень доступным и милым, но чрезвычайно нервным. Его зарядка, его твердый дух воинствующего большевизма повлек за собой 160 тысяч человек. Рабочие его сразу полюбили, а мы сначала трепетали, а затем увидели в нем матерого большевика».

Авторской подписи под текстом нет, только карандашная запись: «Корректировал» и размашистая роспись, очень похожая на «Успенский».

Дата: «8/X-1933»

Орест Валерьянович Вяземский прожил большую и достойную жизнь, занимаясь любимым делом. После Свири он поработал в должности начальника проектного сектора и заместителя главного инженера строительства водоснабжения Владивостока, заместителем начальника проектного отделения и главным инженером строительства Углического и Рыбинского гидроузлов. Весной 1938 года защитил кандидатскую диссертацию. После войны, в августе 1947 года О. В. Вяземский пришел на работу во Всесоюзный НИИ гидротехники им. Б.Г. Веденеева, в котором и проработал всё отпущенное ему Богом время. Реабилитирован Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда Узбекской ССР (Определение от 2.12.1957 г.). Он автор более 70 научных работ. Производственная, научная и преподавательская работа О. В. Вяземского отмечена тремя орденами Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета».

Умер О. В. Вяземский 9 марта 1968 года и похоронен на Серафимовском кладбище Санкт-Петербурга.

Беломорско-Балтийскому каналу везло на хороших инженеров. Только вдумайтесь: за все время его работы в недрах гражданского (не НКВДшного), ведомства речного флота страны (с начала 1939 года) должность главного инженера занимали только три человека. Назову их имена: Алексей Иванович Василев, Валентин Владиславович Гудзанский, Иван Васильевич Волков. И это за 68 лет!

Первый в коротком списке, Алексей Иванович Василев, попал на Беломорстрой по этапу. Он был заключенным с 58-й статьей, п. 7, «зачисленным» ОГПУ в большую группу инженеров, обвиненных по делу о вредительстве на водном хозяйстве. В то же время биография Василева вовсе не предопределяла в нем врага государства.

Родился Алексей Иванович 31 декабря 1893 года в Кишиневе в семье почтово-телеграфного чиновника, зарплаты которого едва хватало на более чем скромную жизнь. Когда Алексею исполнилось 10 лет, отец умер, и жить вообще стало не на что. Алексей в ту пору учился в Кишиневском реальном училище. Он стал давать уроки младшим школьникам и тем самым зарабатывать. Так было и потом, когда в 1911 году, окончив училище, он поступил в Петербургский политехнический институт. Институтская программа была более напряженной, кроме теоретических дисциплин, она включала в себя трудоемкие чертежные и проектные работы. Не все из товарищей-студентов могли справиться с ними вовремя, и это обстоятельство... позволяло Алексею получать достаточный приработок. Вот из-за этой необходимости все время прирабатывать, чтобы содержать себя, его учеба в институте немного затянулась, и он окончил институтский курс только весной 1918 года.

Между тем, к окончанию института Алексей Василев, с точки зрения новой власти, был правильно политически ориентирован и достаточно известен в Петербурге своей общественной активностью. В октябре 1917 года, видимо, сразу после большевистского переворота, Петроградский Совет назначает его комиссаром продовольствия Московского района. В комиссарской должности вчерашний студент пребывает почти год, до лета 1918 года, пока его не мобилизуют в Красную Армию.

Служба Алексея Ивановича, к счастью, проходила без комиссарства. Она всецело была связана с полученной в институте специальностью: инженер Петроградского военно-инженерного управления, помощник начальника работ северного участка военно-морского строительства на Черном море, помощник начальника гидроотряда Отдельной Кавказской армии...

Последним местом службы Василева в 1922 году оказался Батум. Здесь он женился, остался после демобилизации и продолжил работу. В те годы на юге страны правительство разворачивало масштабные мелиоративные работы, инженеры-гидротехники и строители были в большом дефиците. К моменту ареста в апреле 1931 года он уже сделал неплохую карьеру -- занимал пост начальника Службы пути и строительства Средне-Азиатского государственного пароходства.

Выдуманное дело о вредительстве на водном хозяйстве, позволило ОГПУ, словно неводом, собрать в одно место, на Беломорстрое, лучшие инженерные кадры страны. Строительство Беломорско-Балтийского водного пути было знаковым для страны и его

руководства. Его невозможно было провалить. Как и другим его «подельникам-вредителям», Алексею Ивановичу Василову коллегия ОГПУ определила 10 лет заключения в лагерь. Менее чем через три месяца после ареста, в июне 1931 года, он был уже в Карелии, в шести километрах от деревни Надвоицы. Здесь проектировщиками было спланировано строительство одного из наиболее сложных гидроузлов будущего водного пути. Гидроузел включал в себя большую земляную и примыкающую к ней деревянную плотину и двухкамерный шлюз, глубина которого для канала оказалась рекордной. Эта была ставшая впоследствии всемирно известной Шавань, Шаваньский гидроузел.

Особенности гидроузла предопределила река Нижний Выг, уклон которой на этом участке был особенно крут. Василов начинал строить Шавань – и шлюз, и самосливную плотину, в основе своей деревянную, но которая с тех пор работает без особенных проблем. Он был здесь старшим производителем работ. Потом его направили на север, старшим инженером Шиженского гидроузла, в который входило строительство уже четырех шлюзов и плотин с водоспусками. Он занимался углублением фарватеров на проблемных участках канала, землечерпанием, как это тогда называлось...

В 1935 году Алексея Ивановича Василова назначили начальником Службы пути ББК, а в январе 1936 года объявили, что он досрочно освобожден... Василов никуда с ББК не уехал. Он так и оставался здесь в прежней должности. Канал в ту пору был структурным подразделением Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ, на правах отдела, выделенного в Службу пути, и его должность означала, что он был на ББК начальником.

Однако для ББКомбината НКВД, с его новыми задачами по хозяйственному освоению Карело-Мурманского края, эксплуатация канала казалась камнем на шее. Канал требовал постоянного внимания, ему необходимы были стабильные, хорошо подготовленные кадры рабочих, техников и инженеров. В конце 1938 – в начале 1939 года начался длительный и мучительный для всех процесс передачи канала от НКВД в ведение Народного комиссариата речного флота. Главная проблема состояла в том, что чекисты не хотели передавать «чужому дяде» ни лучших специалистов и рабочих, ни линии связи, и вообще ничего, что представляло для них хотя бы какую-то ценность. У Комбината была своя правда – план по лесозаготовкам, который он обязан был «обеспечить» во что бы то ни стало. В архиве наберется целая стопа телеграмм и прочих жалоб на действия различных начальников Комбината, посланных из Медвежьегорска в Москву.

В 1938 году Василов становится главным инженером Беломорско-Балтийского канала, а уже через год, 25 мая 1939 года, нарком речного флота назначает его заместителем начальника Управления пути ББК. К слову сказать, на ББК должность главного инженера существовала не всегда. Были длительные периоды, когда она называлась именно так –

заместитель начальника. Василов несколько раз, за те четверть века, которые он исполнял свою инженерную должность, бывал записан в штатном расписании и так и этак.

Судя по документам архивов, Василов работал прекрасно. В марте 1942 года Коллегия НКВД, которая совсем недавно дала ему 10 лет заключения, как вредителю, назначает Алексея Ивановича главным инженером восстановительных работ на южном участке судоходной трассы. 9 апреля 1943 года руководство подписывает характеристику, которую вдруг затребовали «наверх», в Москву: «...Большой производственный опыт, инженерные знания, совершенствуемые каждодневно, ставят тов. Василова в ряд крупных специалистов-гидротехников». 19 июля 1948 года Василову присвоено персональное звание «инженер-капитан речного флота II класса».

Я очень сожалею, что никогда не видел лица этого человека. Вот уже несколько лет ищу и никак не найду даже маленькой фотографии. Это довольно странно: занимаясь историей Беломорско-Балтийского канала много лет, я никогда не видел снимков его начальника с 1939 по 1944 год -- Андрея Ивановича Орехова и главного инженера Алексея Ивановича Василова. Конечно, канал в течение долгого времени был накрепко закрыт от посторонних и всякого рода фотографирование здесь не приветствовалось. Я знаю это не понаслышке. Да и многие, работавшие на ББК, были людьми, как говорят, «с прошлым» и в объективы предпочитали не лезть. Тем не менее, я уверен, что когда-нибудь смогу посмотреть им в лицо.

Мне это очень важно. Я хочу понять, изжил ли в себе инженер Василов обиду на власть, на страну, которая унизила его, сделав заключенным? Справился ли, хотя бы к преклонным годам, с обидой на то, что безо всяких причин бросила на самое дно, опустив до положения подзаборного урки, а потом, в течение долгих лет заставляла оправдываться и искупать несуществующую провинность. Это ведь сегодня «ходками в зону» хвастаются на всю страну. Во время, когда жил и трудился инженер Василов, да и много позже, даже незаслуженная посадка мрачной тенью влачила за человеком по графам его анкет, делая невозможным то, что легко получали другие.

Мне кажется, что я мог бы определить, освободился ли Василов от этого тяжелого груза или жил с ним до самой старости. Многие инженеры с Беломорского канала, даже пережившие репрессии 1937-1938-х, а также волну вторых посадок в начале 1950-х, до конца изжить этой обиды так и не смогли.

## Глава третья

### Первая навигация, война и всё, что было потом

#### *Лагерь может не всё*

Изначально у Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ НКВД СССР вовсе не было намерений заниматься эксплуатацией канала. Задачу перед ним сформулировали предельно четко: построить водный путь быстро, качественно и дешево. После этого предполагалось передать канал в ведение Народного Комиссариата Водных Путей (Наркомвод) и ждать от партии и правительства новых приказаний. Мало того, проектом даже не было предусмотрено строительство на шлюзах жилых поселков для будущих работников канала, «городков для эксплуатационного штата», как они именовались в документах.

Строительство судоходного пути приближалось к завершению, однако работы по его обустройству, созданию необходимой инфраструктуры едва продвигались. Именно этим объяснялась нескрываемая тревога в различных обращениях, с которыми руководители Беломорстроя стучались во все двери уже с конца 1932 года.

29 октября 1932 года заместитель начальника Беломорстроя Я. Д. Рапопорт направил руководству карельской республики под грифом «секретно» докладную записку «О ходе работ по Беломорско-Балтийскому водному пути», в которой очень жестко критиковал за медлительность и отставание «контрагентов» – Наркомвод СССР и местное представительство Северо-Западное управление речного транспорта – Беломорско-Онежское районное управление речного транспорта, образованное в Повенце в сентябре 1932 года. Основными проблемами были кадры, жилищное строительство, подготовка флота для обеспечения будущего грузопотока и проведение дноуглубительных работ на Сорокском и Повенецком рейдах, то есть на входе и выходе из канала.

Я. Д. Рапопорт сообщал, что ГУЛАГ заблаговременно предложил Наркомводу организовать в Медгоре краткосрочные курсы для подготовки кадров для канала, обеспечив их преподавателями и гидротехнической лабораторией, а также возможностью знакомиться со строительными работами «в натуре». Наркомвод отреагировал на предложение своеобразно. Он в начале отмалчивался, а затем... потребовал выделить 1 853 человека для укомплектования штатов.

«Выделение столь значительного числа из состава лагерников на постоянную работу по каналу не представляется возможным по ряду причин, -- сообщал Рапопорт. – Однако ГУЛАГ предоставляет с декабря с.г. 200 человек из числа освобождающихся; остального

состава эксплуатационного аппарата Наркомвод еще не имеет и к подготовке их путем соответствующего обучения еще не приступает».

«Чрезвычайно острым» назвал Я. Д. Рапопорт вопрос жилищного строительства вдоль судоходной трассы. Наркомвод должен быть построить городки на шлюзах, лацмейстерские и складские здания, корпуса мастерских, постройки культурно-бытового назначения. Однако в конце сентября был подписан лишь один договор на строительство четырех 2-этажных домов. В этих условиях «максимально что могло сделать строительство – это предоставить часть своих зданий, приспособив из соответствующим образом (например, переделав существующие бараки под квартиры)...»

Не менее тревожно обстояли дела и со строительством парового и непарового флота для обслуживания канала. 16 мая 1932 года Совнарком СССР выделил на эти цели 1 миллион 100 тысяч рублей (деревянное судостроение) и 400 тысяч рублей (строительство судов из металла), но «до сих пор договора на это судостроение не заключены, в результате чего не обеспечен уже грузооборот 1933 года». Примерно так же неудовлетворительно обстояло дело и с дноуглубительными работами на северной и южной оконечности канала.

Между тем работы на самом канале вошли в завершающую фазу. 28 мая 1933 года впервые в первый шлюз ББК вошел пароход «Чекист». Очевидец восторженно писал: «Шлюзование судов проводится в 19-35 минут против 45 минут по плану. Механизмы работают отлично. В этом большая заслуга карельских пролетариев. На шлюзах канала установлено 102 цилиндрических затвора, сделанных руками карельского пролетариата на Онежском металлургическом заводе в Петрозаводске».

На пристанях в Сороке и Повенце, в Надвоицах и Морской Масельге, Выгострове и Вожмагоре, на причальных пунктах Петровский Ям, Сенная губа, Сосновец и в Шижне к началу долгожданной навигации уже скопилось 800 тысяч тонн местных грузов из общего объема грузоперевозок, запланированных на 1933 год в 1 миллион 143 тысяч тонн (главный поток грузов, кроме местных, предназначался Ленинграду). План перевозок пассажиров на первую навигацию определили в объеме 27 000 человек.

Тем не менее, Беломорско-Онежское районное управление речного транспорта явно не успевало за темпами Беломорстроя. Нужно было срочно что-то делать. 2 июля 1933 года ОГПУ СССР издало приказ № 00233 «О реорганизации главного штаба строительства ББВП в Управление Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря ОГПУ». В нем, частности, говорилось:

«В связи с окончанием строительства Беломорско-Балтийского водного пути приказываю:

1. Главный штаб строительства ББВП со всеми его подразделениями в центре и боеучастками на местах с 15-го июля 1933 года реорганизовать в Управление Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря ОГПУ с центром в с. Надвойцах.

Основной задачей УББЛ, кроме непосредственного управления лагерем, является обеспечение бесперебойной эксплуатации ББВП в течение навигации 1933 года, производство всех достроечных и дополнительных работ по ББВП, ведение всех сплавных работ по Выгозерскому бассейну, устранение препятствий к свободному плаванию судов и выполнение всех прочих ранее принятых Управлением лагеря и строительства обязательств.

2. Начальником Управления ББЛ назначить тов. Успенского Д.В., помощником начальника УББЛ назначить тов. Ильиных Д.С...»

Четвертым пунктом приказа объявлялось, что «для руководства эксплуатацией канала ББВП и производства связанных с ней доделочных и дополнительных работ» в Управлении лагеря организовано специальное подразделение -- Отдел пути и эксплуатации.

Таким образом реальный «хозяин» ББК на первую навигацию был определен. К слову сказать, это не последнее организационное решение на этот счет. Канал оказался не так прост, как о нём думалось поначалу. Эксплуатация искусственного водного пути очень скоро потребовала технически точных, выверенных решений, инженерной грамотности и, как следствие, подготовленных грамотных кадров. На такую работу в повседневном режиме и на длительный срок лагерная система не могла быть рассчитана в принципе.

С 18 по 25 июля 1933 года с каналом ознакомились генеральный секретарь ЦК ВКП(б) И.В. Сталин, секретарь Ленинградского обкома ВКП (б) С. М. Киров и нарком обороны СССР К. Е. Ворошилов.

### *История знаменитой картины*

Может быть потому, что И. В. Сталин вообще редко выезжал из Москвы и страну, которой руководил, в общем-то мало видел лично, его поездка на Беломорско-Балтийский канал вызвала большой общественный резонанс в СССР и в мире. После него на канале много перебивало гостей, в том числе из-за границы. В Медвежьегорске даже каменную гостиницу построили о трех этажах. Для районного города она могла бы считаться элитной и по нынешним временам. В гостинице запроектировали зимние сады, 25 двухкомнатных номеров с ванной, 50 однокомнатных номеров с ванной, а также 25 однокомнатных номеров без ванн.

Остались свидетельства, что Сталину на канале, будто бы, не понравилось. Да и что могло понравиться? На что здесь было в то время смотреть? Мутная вода, не отстоявшаяся

после заполнения бьефов за бортом колесного парохода «Анохин», да безлесый, усыпанный обломками скалы и битым щебнем безжизненный пейзаж насколько хватает глаз. Всё, что на ББК могло впечатлять, на что были затрачены титанические усилия многих десятков тысяч людей и человеческие жизни, к тому времени уже скрыла вода. На шлюзах даже поселков еще не было, а только будочки от дождя для дежурной смены да грибок часового. Положение едва ли могли спасти многочисленные гирлянды из хвои, лозунги и приветствия, выложенные на откосах из камней и дерна. Даже многометровая звезда из бруса и досок на 19-м шлюзе выглядела диковато – то ли громадным украшением, то ли маяком для судов, входящих в канал со стороны Белого моря.

Тем не менее, вскоре во множествах копий по стране разошлась картина «Сталин, Киров и Ворошилов на Беломорканале». Репродукции с неё широко использовались в альбомах, книгах, календарях, висели в городских и сельских клубах. Старшее поколение водников эту картину хорошо помнит. Автор народный художник СССР, действительный член Академии художеств СССР, Герой Социалистического труда, лауреат Ленинской и Государственной премий Дмитрий Аркадьевич Налбандян в начале 90-х годов рассказывал о работе над ней.

Идею картины подсказал старый большевик и партийный пропагандист Емельян Ярославский, который в то время был членом Президиума и секретарем Центральной контрольной комиссии ВКП(б). Он дал Налбандяну нужную бумагу и отправил в ОГПУ к Г. Г. Ягоде. На Лубянке Ягода встретил художника недоверчиво: «Вы такой молодой, разве можете такую картину написать?» «Почему нет, ответил я, -- вспоминал Налбандян. – Конечно, могу!» «Ну, тогда поезжайте, -- согласился Ягода, -- я через недельку подъеду».

Молодой художник приехал в Медвежью Гору, где увидел «очень много арестованных» и театр «с хорошими актерами, сосланными по политическим соображениям», сделал около ста этюдов. Приехал Ягода, которому работа художника понравилась. Тут же выяснилось, что в композиции задуманной картины необходимо сделать изменения: рядом с вождем непременно должен быть и он, Генрих Генрихович Ягода, один из руководителей ОГПУ СССР. С него в Медгоре Налбандян тоже сделал этюд.

В Москве работа над картиной была продолжена. Позировать приезжал Ворошилов в белом кителе. Охранник Сталина генерал Власик привез сапоги и костюм вождя. Налбандян нашел на площади Ногина грузина, пригласил в студию, одел «под Сталина» и заставил позировать натурщиком. Но вот когда работа подошла к концу и полотно «Сталин, Киров, Ворошилов и Ягода на Беломорканале» размером два на три метра было почти готово, произошло событие, поставившее на грань срыва всё задуманное.

«Утром читаю в газете: «Враг народа Ягода». Что делать?! Срочно звоню Ворошилову, прошу приехать. Он приехал, посмотрел: «Замечательная картина!» – а потом говорит: «Я

уже знаю, что надо сделать. То место, где Ягода, вы замажьте. Тут на переднем плане перила, вы на них накиньте плащ. Будто это мой плащ. А чтобы не отнимать у вас времени на техническую работу, я вызову реставраторов».

По приказу Ворошилова из Третьяковки вызвали реставраторов, они всё подчистили. За два дня картина подсохла. И я её выставил. Она большим успехом пользовалась...»

Если вот так запросто, с легким сердцем могли «замазать» заместителя председателя ОГПУ СССР, то что говорить о людях попроще? То есть, о всей остальной стране. К слову, и сама картина «Сталин, Киров и Ворошилов на Беломорканале» не так уж и долго удержалась на парадных стенах. После гибели Кирова (1934) официальные власти в партии к ней несколько охладели, но после XX съезда КПСС (1956), развенчавшего культ личности Сталина, и вовсе убрали в запасники, а репродукции заставили вымарывать из альбомов и книг. «Замазывать» уже было некого.

### *Первые навигации*

С весны 1933 года на главном судовом ходу и гидросооружениях Беломорско-Балтийского канала интенсивно шли завершающие работы. Бьефы на всем протяжении пути наполнились водой до нужных отметок, и официально не открытая навигация на несуществующем пока канале набирала силу.

Одними из первых из Свири в Белое море и дальше, к Мурманску прошли военные корабли экспедиции особого назначения №1 в составе двух подводных лодок «Народоволец» и «Декабрист», эскадренных миноносцев «Карл Либкнехт» и «Урицкий» и сторожевых кораблей «Тайфун» и «Гроза».

Грузового флота было явно недостаточно. Всего в первую навигацию канал располагал самоходным флотом общим водоизмещением 2 565 тонн и несамоходным флотом общим водоизмещением 1 700 тонн. О закладке собственной верфи для строительства судов из дерева для нужд ББК в Пиндушах только говорили. Она будет заложена в начале 1934 года и немедленно, уже в том же 1934 году, спустит на воду первые берлины, лихтера и каюки. Дело здесь пойдет так хорошо, что скоро даст основание говорить о Пиндушской верфи, как в будущем «одной из крупных верфей деревянного судостроения в Советском Союзе».

В течение навигации 1933 года на канале произведено 11 451 шлюзование. На север и на юг перевезено 600,1 тысяч тонн народно-хозяйственных грузов. Продолжительность первой навигации составила 198 суток. Это была вполне полноценная, безо всяких поправок на недоделки, притирки и обучение кадров навигационная работа канала. В подтверждение можно привести данные о продолжительности всех судоходных навигаций на довоенном

канале. Они были длиннее только трижды -- в 1934 году (на двое суток), в 1937 (на десять суток) и в 1938 годах (на пятнадцать суток).

Всё свидетельствовало о том, что новый канал вполне готов к работе.

Это подтвердила и государственная приемочная комиссия, одиннадцать членов которой в июле очень тщательно изучили готовность всех многочисленных объектов громадного строительства к работе. Изучались и тома технической документации. 27 июля 1933 года «Генеральный акт освидетельствования готовности к пуску и приемки в эксплуатацию Беломорско-Балтийского подного пути» был подписан. В нем, в частности, отмечалось, что «транзитное судоходство по всему водному пути от Повенца до Белого моря открыто 30 июня 1933 года, т.е. через 20 месяцев и 10 дней после начала первых работ».

Затраты на сооружение ББК комиссия определила в следующих размерах:

--по гидротехническим сооружениям 85 миллионов 062 тысячи 352 рубля;

--вместе со вспомогательными работами и сооружениями, включая проектно-изыскательские работы, – 95 миллионов 313 тысяч 311 рублей.

В Статье XI акта «Заключение правительственной комиссии» говорилось:

«Правительственная пусковая комиссия, руководствуясь постановлением СНК СССР от 17 августа 1932 года за № 1259, считает Беломорско-Балтийский водный путь от Онежского озера до Белого моря готовым к пуску и принятым в эксплуатацию».

2 августа 1933 года принято постановление СНК № 1635, в котором говорилось:

«Совет народных комиссаров СССР, заслушав доклад председателя правительственной комиссии по приемке Беломорско-Балтийского водного пути тов. К.М. Лепина, постановляет:

...4. Принять Беломорско-Балтийский водный путь в эксплуатацию с присвоением ему наименования «Беломорско-Балтийский канал имени тов. Сталина» и считать его открытым для плавания судов озерно-морского типа.

Зачислить Беломорско-Балтийский канал имени тов. Сталина в число действующих внутренних водных путей СССР».

4 июля ЦИК СССР своим постановлением наградил орденами более 30 руководителей и инженеров, принимавших участие в строительстве ББК. В тот же день ЦИК издал еще одно постановление «О предоставлении льгот участникам строительства Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина». В нем, в частности, говорилось:

«Принять к сведению, что к моменту окончания строительства Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина органами ОГПУ СССР уже полностью освобождены от дальнейшего отбывания мер социальной защиты 12 484 человека, как наиболее исправившееся и ставшие полезными для социалистического строительства, и сокращены

сроки отбывания мер социальной защиты в отношении 59 516 человек, осужденных на разные сроки и проявивших себя энергичными работниками на строительстве.

2. За самоотверженную работу на строительстве Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина снять судимость и восстановить в гражданских правах 500 человек по представленному ОГПУ списку.

3. Поручить ОГПУ СССР обеспечить дальнейшее поднятие квалификации в строительном деле наиболее талантливых работников из числа бывших уголовников--рецидивистов и при поступлении их в учебные заведения обеспечить стипендией».

Внимание, которое было привлечено к ББК уже в 1932 году, а также поездка И. В. Сталина, С. М. Кирова и К. Е. Ворошилова придали строительству громадное политическое значение. Демонстративным стремлением к «образцово-показательности» следует рассматривать и постановления СНК и ЦИК СССР. Массовые награждения орденами, досрочные освобождения и сокращение сроков десяткам тысяч заключенных, трогательная забота о стипендиях бывшим рецидивистам – всё это мало походило на выражение благодарности народу, вынесшему на своих плечах очередной, придуманный для него трудовой подвиг. Власть была намерена поставить жирную точку в большой политической игре.

Именно этими соображениями следует объяснить и требования СНК СССР, не встречавшиеся в практике ни раньше, ни позже. Совет народных комиссаров потребовал, во-первых, опубликовать «Генеральный акт освидетельствования...» в открытой печати, тем самым лишив всякого смысла дальнейшее, на протяжении десятков лет, засекречивание технических характеристик и параметров канала, и, во-вторых, подготовить монографию по итогам строительства ББК. Ответственным за монографию было названо ОГПУ СССР.

Книга «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. История строительства 1931 – 1933 годы» вышла в Государственном издательстве «История фабрик и заводов» огромным тиражом и в великолепном по тем временам полиграфическом исполнении. Она щедро снабжена фотографиями. Эту книгу принято теперь бранить, её высмеивают и обвиняют. Но время дает нам новое зрение. Многое мы видим не так, как это виделось тогда, в 1934 году, о многом думаем иначе, чем нас пытались заставить думать. В известные годы изъятая из библиотек, она давно представляет библиографическую редкость. Правда, в 1998 году одно московское издательство переиздало сборник репринтным способом, и он мгновенно разлетелся по домашним библиотекам. Наверное, это переиздание не последнее.

Парадная шумиха вокруг завершения строительства Беломорско-Балтийского канала, подогретая легко управляемой восторженностью людей, далеких от проблем производства, -- политиков, чекистов и литераторов, тем не менее не могла сбить с толку профессионалов.

Да, государственная приемочная комиссия высоко оценила качество работ на канале. Однако, к примеру, канал № 195 между шлюзами №№ 18 и 19 не был принят в эксплуатацию вследствие его неготовности. Инженеры высказывали озабоченность и по поводу большой фильтрации воды под основаниями ряда плотин, в частности земляной плотины № 28 на Маткожне.

Первая навигация 1933 года не только подтвердила справедливость первоначальных опасений по поводу технических недоработок и конструктивных ошибок, но и выявила другие, заставив специалистов искать способы решений возникших проблем. Наибольшую тревогу вызывала сильная фильтрация воды под основаниями плотины № 28. Она достигала недопустимых размеров -- 350 литров в секунду. С помощью цементации скального основания и бутовой кладки фильтрацию удалось уменьшить до четверти литра в секунду. Та же проблема возникла и в основаниях шлюзов, построенных на мягком основании, -- №№ 1, 3, 5 и 12. Дополнительная цементация и бетонирование оснований шлюзов и шлюзовых «голов» позволила значительно улучшить ситуацию.

Однако решить её окончательно не удавалось до тех пор, пока специалисты канала не поняли причины. Наиболее слабым местом шлюзов на мягком основании оказались дренажи. Дренажные коллекторы либо быстро заносило грунтом, и они бездействовали, либо наоборот – они становились причиной непрерывного выноса грунта из ряжей шлюзовых камер и причальных пал, вызывая их просадки. Главный инженер К. А. Вержбицкий принял решение не восстанавливать дренажи, а наоборот на шлюзах с мягким основанием закрыть их путем забивки глиной смотровых колодцев. Эта работа была выполнена в течение 1934 и 1935 годов на шлюзах №№ 1, 2, 3, 4 и 5.

Первая навигация показала также слабость конструкции цилиндрических затворов. Направляющие устройства оказывались недостаточно прочными, тавры быстро срабатывались, ролики ломались и соскальзывали со своих мест. Кроме того, недостаточно прочным оказался металлический каркас самого цилиндра. В межнавигационный период 1933 – 1934 годов конструкция направляющих тавровых балок была изменена, а каркас цилиндров усилен деревянными креплениями, что значительно повысило их прочность. Нарекания эксплуатационников вызывали также резиновые прокладки в цилиндрических затворах, сладить с которыми так и не удалось и которые все же пришлось заменить к 1940 году.

В течение первых двух навигаций, в 1933 и 1934 годах, а также и в последующие годы на Беломорско-Балтийском канале непрерывно работали группы специалистов и ученых Научно-исследовательского института Главэнерго и Научно-исследовательского института водного транспорта.

Опыт ББК требовал особо пристального изучения. Здесь были применены ряжевые стены высокого напора, прежде нигде в мире не применяемые (шлюз № 11), и ученые исследовали процессы наполнения и опорожнения камер этого шлюза, а также поведение потока воды, сбрасываемой при опорожнении камер, в канале нижнего бьефа. На ББК впервые в мировой практике применили самосливные деревянные плотины большого напора, и в этой связи внимательно изучался температурный режим бетонных и земляных дамб и его влияние на размеры сезонных фильтраций. На натуральных моделях гидротехнической лаборатории ББК и во время реальных шлюзований пристально анализировались явления, возникающие при пропуске воды через отдельные узлы и сооружения канала. Особую тему исследований представляли процессы льдообразования на гидросооружениях и плотинах.

Необходимо отметить, что подобные работы проходили в то время на большинстве каналов и судоходных путей СССР. Практиков-речников и ученых гидротехников беспокоила ситуация, складывающаяся на внутренних водных путях страны. Шлюзы на Мариинской системе, на Волхове и Свири, а также Днепре, ББК и, как тогда называли, «Москва-Волго-строе» имели разные габариты. 15-17 ноября 1934 года в Московском доме ученых была прошла весьма представительная научно-практическая конференция по рациональной конструкции и эксплуатации судоходных шлюзов. На конференцию прибыли 150 делегатов от 37 проектных, строительных и эксплуатационных организаций со всей страны. Беломорско-Балтийский канал был представлен в основном сотрудниками «Ленбюро»: Вяземским, Чиркиным, Карповичем, Гальпериным и Мироненко. Доклады и выступления в ходе дискуссии касались проблем повышения надежности и эффективности работы шлюзов. Предлагалось, в частности, при проводке судов через шлюзовые камеры применять не буксиры, а электроприводы; для эффективного использования силы мощных водяных потоков, возникающей при опорожнении шлюзовых камер, смонтировать в галереях микроэлектростанции и так далее.

В части обустройства канала и жилищного строительства на шлюзах после шести первых лет эксплуатации были высказаны в адрес строителей только две претензии. При строительстве некоторых поселковых бань неудачно выбрали места, и их пришлось переносить. Так же ошибочно использовали в качестве фундаментов для жилых домов деревянные «стулья» вместо каменных оснований. Деревянные «стулья» становились причиной поражения зданий домовым грибком.

В ходе первых навигаций серьезной проблемой в содержании главного судового хода Беломорско-Балтийского канала, отвлекавшей много сил и средств, стало всплывание торфяных полей на затопленных площадях. Прибрежные болотистые поймы и леса со

сведенной древесиной оказались в зоне затопления вместе с верхним почвенным слоем. В процессе гниения растительности выделялось много газа, который и создавал положительную плавучесть огромным полям-островам. Причем наибольшую головную боль работникам обстановочных постов приносило даже не всплывание, а подплывание торфа без полного отрыва от грунта. При таком положении торфяных полей (вместе с пнями) судоходные глубины уменьшались порой вдвое и создавали для судоводителей огромную проблему.

К примеру, в навигации 1933 и 1934 года гигантское торфяное поле заперло судовой ход в пределах прежнего русла реки Телекинки. С ним удалось справиться лишь с помощью многочерпакового земснаряда. В ходе навигации 1936 года, в августе, уже не поле, а настоящий торфяной остров, усеянный пнями, закрыл судовой ход к погрузочным эстакадам Петровского Яма и Пине-губы на Выгозере. Справиться с невесть откуда взявшимся «островом» площадью несколько квадратных километров не помогли ни буксирные суда, ни земснаряды. Пришлось прибегать к помощи аммонала. 12 тонн взрывчатки и полтора километра бикфордова шнура помогли «разрезать» гигантское торфяное поле на части. Так, частями, поле отбуксировали к берегу и закрепили якорями-«мертвяками». Однако и десятилетия после первых навигаций небольшие поля продолжали отрываться и всплывать, создавая постоянную угрозу на судовых ходах Выгозера и на других бьефах канала.

### Приказ

по Беломорско-Балтийскому комбинату НКВД

25 марта 1935 г.

№ 00133

г. Медвежья Гора

За истекшую навигацию Отделом Водных Путей была проделана большая работа по осуществлению перевозок по вновь осваиваемому Беломорско-Балтийскому каналу имени тов. Сталина, причем:

1. все предъявленные грузы, в том числе плоты для Сорокских лесозаводов, хотя для этого пришлось работать после образования льда на канале, были перевезены. По отдельным видам грузов плановые задания перевыполнены. Освоены морские перевозки в лихтерах;
2. не было ни одной аварии гидротехнических сооружений или перерывов в движении по вине Службы пути;
3. обстановка пути обеспечивала бесперебойное плавание и не было ни одной аварии по вине обстановки;

4. флот вышел из зимнего судоремонта своевременно и не было ни одного случая повторного ремонта. Запасными частями паровой флот и особенно землечерпальный караван снабжались бесперебойно...

Зам. начальника ГУЛАГА НКВД,  
Начальник БелБалтКомбината  
Рапопорт.

### ***Беломорско-Балтийский комбинат НКВД СССР***

Как мы помним, решение о том, кто будет эксплуатировать канал, было принято временное и только на навигацию 1933 года. Приказ ОГПУ СССР за № 00233 от 2 июля 1933 года прямо указывал штабу Беломорстроя, реорганизованному в его первоначальное состояние, то есть в лагерь, заняться достройкой, доводкой и эксплуатацией ББК на время первой навигации. А дальше?

17 августа 1933 года вышло постановление Совета народных комиссаров СССР № 1774-384с «О Беломорско-Балтийском комбинате». Главная цель комбината была сформулирована прямо: «освоение Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина и прилегающих к нему районов». Постановлением СНК СССР Беломорско-Онежское районное управление речного транспорта передано в ведение ББКомбината и на него были возложены эксплуатация канала, организация работы грузового и пассажирского флота и управление гидросооружениями.

Приказом ОГПУ СССР № 140 от 23 августа 1933 года начальником ББКомбината был назначен Рапопорт Я. Д., который одновременно оставался заместителем начальника ГУЛАГА ОГПУ, его заместителями Вержбицкий К. А., он же главный инженер Беломорско-Балтийского исправительно-трудового лагеря ОГПУ, и Успенский Д. В., он же начальник лагеря.

Забегая вперед, следует сказать, что менее чем через полтора года, 9 декабря 1934 года, приказом по ББКомбинату № 562 было образовано Управление Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина Беломорско-Балтийского комбината НКВД СССР с месторасположением в поселке Повенец. Управление канала отныне являлось хозрасчетным предприятием, имело законченный бухгалтерский баланс, входящий в сводный баланс ББКомбината. Прежде всего, это означало, что канал признали хозяйствующей единицей в народно-хозяйственном комплексе Севера России и предложили самому зарабатывать на собственное содержание.

Что представлял из себя Беломорско-Балтийский комбинат в пике своего расцвета во второй половине 30-х годов? Каковы были его структура и планы предприятия, в сфере которых особую роль играл новый судоходный путь?

Прежде всего, следует отметить, что по численности работающих, объемам и масштабности производства Комбинат в Карелии просто не с чем сравнивать. Только если со всем народно-хозяйственным комплексом самой республики. И то условно.

К примеру, в промышленном производстве Карелии в 1925-1926 годах было занято 5 тысяч работающих. В 1932 году количество занятых достигло 23 000 человек. На Комбинате число работающих колебалось в среднем от 50 000 человек и выше. Перед началом Великой Отечественной войны (данные на 18 марта 1941 года) общая численность работающих на Беломорско-Балтийском комбинате составляла 81 446 человек. Из них: 70 811 заключенных, включая 4 180 женщин, 10 635 вольнонаемных и 4 097 бойцов охраны.

Структура Комбината распространялась не только на территорию средней Карелии, но и на весь Русский Север, включая побережье и острова Белого моря и Кольский полуостров, -- до заполярной тундры. В нем насчитывалось 14 отделений (приводим в принятом в то время стиле написания – прим. авт. К.Г.): 1 Мед-горское, 2 Повенецкое, 3 Водораздельное, 4 Выг-озерское, 5 Тунгудское, 6 Сорокское, 7 Туломское, 8 Соловецкое, 9 Кемское, 10 Мурманское, 11 (?!), 12 Верхне-Выгское, 13 Урос-озерское, 14 Монче-Тундрское отделение.

Кроме отделений, в составе Комбината были Пиндушеский отдельный лагерьный пункт, Расть-Наволоцкий отдельный лагерьный пункт и Надвоицкая ТКМ (трудовая колония для малолетних -- прим. авт. К.Г.) И особняком, разумеется, Беломорско-Балтийский канал.

Комбинат имел собственный поезд (начальник И.К. Полевой), самолет, который обслуживал «воздухолинию» между материком (9 Кемским отделением) и островным архипелагом в Белом море (8 Соловецким отделением) (летчик Н. И. Якушев). «Своим» можно назвать и суд, который постоянно работал на ББКомбинате. Он так и назывался: Постоянная Сессия Верховного суда Карело-Финской ССР при Беломорско-Балтийском комбинате. Когда это считали полезным в воспитательных целях, приговоры суда безо всяких затей доводились до «лагнаселения» в форме приказов начальника Комбината. К слову сказать, суд на Комбинате не бездействовал. Нередки были случаи, когда «отказчики», «филоны» и «саботажники» получали «высшую меру социальной защиты», как говорится, не отходя от барака.

Чем же было занято многочисленное население империи, как по мановению волшебной палочки возникшей на пустынных территориях российского севера? Только одним. Зарабатывало деньги для государства. Десяти лет не прошло с того дня, когда заключенный Соловецкого лагеря Нафталий Аронович Френкель предложил пересмотреть концепцию

всей лагерной системы в стране. Лагеря обязаны стать источником доходов – убеждал он центральную власть. И убедил. С той черной поры сотни тысяч рабочих, крестьян, инженеров, экономистов, конструкторов, врачей, военных, литераторов, артистов, -- вчера еще добропорядочных и уважаемых людей, -- непрерывно, сменяя друг друга, во всё большем количестве превращались в заключенных, чтобы жить в бараках, мерзнуть, есть лагерную баланду из гнилой брюквы и работать, работать, работать. Не за зарплату, а только для того, чтобы выжить.

«Френкелевизация» была хороша еще и своей универсальностью. Она помогала руководителям молодого большевистского государства решать не только экономические, но и политические задачи.

На Соловецких островах Комбинат имел электростанцию, ремонтную мастерскую, карбасную мастерскую, сухой док, сетевязальную мастерскую, бондарную мастерскую, завод по выработке иода, мельницу. На островах Большой Соловецкий. Анзер и Муксалма действовали совхозы.

В городе Кеми и его окрестностях действовали: швейная фабрика, обувная фабрика, электростанция, кирпичные заводы, механическая мастерская, совхоз «Вегеракша», смолокурный завод, два дегтекурных завода и завод по производству колесной мази. Севернее Кеми, в Поньгоме и Летней речке действовали три совхоза.

В семи-девяти километрах от села Сорока (нынешнего районного города Беломорска), в районе мыса Растьяноволок Беломорско-Балтийский комбинат построил главный пункт по переработке рыбы (общий улов рыболовецких бригад Комбината в 1935 году составил 12 600 тонн рыбы при плане на 1936 году 18 000 тонн). Здесь на самом берегу Белого моря работали: консервно-копильный завод, бондарная мастерская, сетевязальная мастерская, корзиночная мастерская, холодильник, столярная мастерская, канатная фабрика, скорняжная мастерская, механическая мастерская, электростанция, рыбозасольная, пристань для рыбацких судов.

В 1934 году кирпичные заводы Комбината выпустили 6 миллионов 300 тысяч штук кирпича, намереваясь уже через год удвоить выпуск. Ударно строился Повенецкий порт (выделено на его развитие 3,5 миллиона рублей), а в это время землечерпальные снаряды «Волжская-2» и «Северо-Западная-12» готовили место для устройства якорной стоянки на рейде перед входом в канал одновременно для 54 судов.

В Медвежьегорске действовали заводы по выделке кожи и пошиву обуви, производства Комбината обрабатывали древесину на 12-ти лесопильных рамах, выпускали столярку и мебель...

Большая часть этих заводов, фабрик и цехов работали на нужды самого Комбината. Самым главным для него была заготовка и реализация потребителям древесины. Только за два года, с 1934 по 1936 год, объемы заготовок удалось увеличить более чем в два раза – с 800 тысяч до 2 миллионов фестметров.

Для оперативного решения транспортных и иных организационных проблем Комбинат имел своих полномочных представителей в Ленинграде (2 чел.), в Мурманске (2 чел.), в Петрозаводске (3 чел.), на Кировской железной дороге -- ст. Званка (3 чел.), в Череповце (2 чел.) и на ст. Чудово (1 чел.).

Перспективным планом строительства Комбинат предполагал с 1938 по 1947 годы построить Кумсинскую, Ондскую, Палакоргскую, Маткожненскую, Выгостровскую и Сорокскую гидростанции с общей выработкой электрической энергии 1 миллиард 460 миллионов кВт/ч. Электроэнергия была крайне необходима Комбинату. Ведь предстояла электрификация Кировской железной дороги на участках Кандалакша – Лоухи и Петрозаводск – Волховстрой, следом за которой требовалось энергетическое обеспечение строительства металлурго-химического комбината на месторождении титано-магнетитовых руд с содержанием ванадия в Пудожском крае (общие разведанные запасы 200 млн тонн). Были и иные, не менее амбициозные планы.

Большие капитальные вложения планировались и в Беломорско-Балтийский канал. В третьей пятилетке (с 1938 по 1942 годы) предполагалось вложить 2 миллиона 850 тысяч рублей в электрификацию шлюзов, 2 миллиона 50 тысяч рублей в реконструкцию и улучшение судовых путей и 2 миллиона 500 тысяч рублей в жилищное строительство и коммунальное хозяйство, главным образом в Повенце. Это очень серьезные вложения, способные коренным образом изменить облик ББК уже в первое десятилетие его эксплуатации.

Понимая, что столь гигантское предприятие Карелия накормить не сможет, руководители Комбината очень интенсивно занимались развитием собственного сельскохозяйственного производства. Задача была поставлена такая: к завершению первого десятилетия в истории ББКомбината, то есть к 1943 году, он должен самостоятельно кормить 275 тысяч человек. Для этого предполагалось довести площадь сельскохозяйственных угодий до 93 700 гектаров (во всей Карелии в 1935 году имелось 66 570 гектаров). Именно такое население (100 тысяч рабочих и 175 тысяч членов их семей) планировал привлечь Комбинат к началу 40-х. Его руководители уже знали, сколько и в какой конкретно из имеющихся 33-х отраслей хозяйствования они их займут. Для сравнения нужно отметить, что всё население Карельской республики к началу 1933 года составляло 372 тысячи человек.

Однако разрастание предприятия порождало новые проблемы. В период своего расцвета Беломорско-Балтийский комбинат столкнулся с явлением, которое позже назовут «человеческим фактором». Оказалось, что лагерная система мало пригодна в качестве основы для планомерного хозяйственного освоения края. Прорыть канал в короткий срок – да, но эксплуатировать заводы и обживать города... Для этого нужны другие люди и с другими социально-психологическими установками.

Кадровая проблема всё чаще стала возникать на Комбинате, и её здесь пытались решать. Зародившаяся во время строительства канала, получила новое развитие система обучения кадров. Работал собственный техникум (директор с сентября 1935 года Г.П. Шмидт), курсовое обучение проходили рабочие практически всех специальностей. Руководство с особым вниманием стало относиться к проблемам рационализации и изобретательства. Поддерживалось всё, что способствовало укреплению дисциплины и всячески преследовались халатность и небрежение, особенно у руководителей самого разного масштаба. Кадровая проблема «красной нитью» просматривается и в приказах руководителей ББКомбината, во множестве появляющихся в 1935 и последующих годах.

### Приказ

по БелБалтКомбинату НКВД СССР

ст. Медвежья Гора

14 апреля 1935 г.

10 апреля с.г. исполнилось 10 лет существования Соловецкого опытного пункта – пионера сельскохозяйственного опытного дела на Крайнем Севере, вылившегося в исследовательскую станцию из Общества краеведения б.УСЛОН.

За этот период времени Соловецкий опытный пункт проделал большую и ценную работу по разрешению ряда проблем северного земледелия. Результаты этих работ использованы как БелБалтКомбинатом, так и другими организациями, осваивающими Север.

Приказываю:

1) За умелое и энергичное руководство с-х работами и подготовкой к изданию трудов по опытному делу объявить благодарность начальнику 8 отделения ББК тов. Понамореvu И.И.

2) За инициативную и творческую работу объявить благодарность с занесением в личное дело и выдачей месячного премвознаграждения (з/к з/к) руководителю пункта Кериму Казизаде, б. сотрудникам СОПа Беремжанову Г.К., Попову И.А., Сонину А. Г., начальнику с-х части 8 отделения Петрищеву Н. М., агроному Вихляеву И. П. и заведующей лабораторией Брянцеву.

Зам. нач. БелБалтКомбината НКВД

и нач. Упр. Лагеря Успенский.

Приказ  
по БелБалтКомбинату НКВД  
ст. Медвежья Гора 16 апреля 1935 г.

За целесообразное предложение по пищевому использованию отходов ржи после изготовления противощинготного кваса в виде питательного и достаточно вкусного киселя, пользующегося успехом у лагерников, повару 10-го отделения Н. И. Ходкину объявляется благодарность с выдачей 10 руб. с занесением в личное дело.

Зам. нач. Бел.БалтКомбината  
и нач. Упр. Лагеря Успенский.

Приказ  
по БелБалтЛагу НКВД  
ст.Медвежья Гора 24 февраля 1925 г.

За полезную для строительства ББК рационализаторскую работу премии выданы инженеру з/к Б.В. Сычеву (200 р.), который применил простейшее приспособление для подачи кирпича до 3-го этажа строящейся гостиницы в Медгоре, а также предложил очень простую и удобную конструкцию тележки для транспортировки грузов. Это дало экономию 15 000 р., рабсилы и главное – времени....

Приказ  
по БелБалтЛагу НКВД  
ст. Медвежья Гора 5 сентября 1935 г.

3-го сентября 2 бригады, работавшие на строительстве 8-го лагпункта 1-го отделения по окончании работы не получили хлеба ввиду его отсутствия на лагпункте. Произведенным по моему приказанию расследованием этого возмутительного факта установлена виновность лагерной администрации в несвоевременном завозе хлеба...

Приказ  
по БелБалтЛагу НКВД  
ст.Медвежья Гора 20 апреля 1935 г.

Констатируя небрежность, допущенную в строительстве каменного здания молочной и кормозаготовительной с/х фермы 1-го отделения «Вичка», а также затяжку этого строительства, обусловившую необходимость ее консервации до весны 1935 года – приказываю:

1. За проявленное слабое руководство работами прораба з/к В.В. Яковлева арестовать на 15 суток и лишить зачетов рабочих дней за 2-е полугодие 1934 года.

2. Начальника сельхозчасти 1-го отделения з/к И.М. Семенова за недостаточное внимание к делу строительства и снабжения необходимыми материалами арестовать на 5 суток...

...к 1 февраля дать развернутый план работ по достройке ферм, запланировав начало таковой с 15.IV.

Зам. начальника ББК НКВД

и нач. Упр. Лагеря Успенский.

Приказ

по БелБалтЛагу НКВД

ст. Медвежья Гора

28 ноября 1935 г.

Стрелок колонизационной части 5-го отделения Хабардинов Степан Дементьевич при выполнении оперативного задания остановился на ночлег в дер. Гончи-Наволок у гр-на Лютшина К. И., где без ведома хозяев дома взял и одел себе на ноги чулки шерстяной ручной выделки, принадлежавшие гр-ну Лютшину.

Подобного рода поступок стрелка Хабардинова является нетактичным, дискредитирующим его, Хабардинова, как работника БелБалтКомбината, а посему— приказываю:

Стрелка Хабардинова С. Д. арестовать на 10 суток с исполнением обязанностей.

Зам. нач. УББЛАГа,

нач. Ш отдела ББК Попов.

### *Кровавые берега*

Первое военное лето 1941 года в Карелии было наполнено тяжелейшими боями и горечью отступления. Финские войска перешли реку Свирь и устремились к Онежскому озеру, стремясь с ходу перерубить сравнительно небольшой перешеек между Ладогой и Онего. Хорошо подготовленным регулярным частям финской армии советское командование противопоставило «разбронированных» ленинградских стариков и студентов, из которых наскоро формировали ополченческие полки и дивизии. Карелия смогла бросить в поддержку лишь истребительные батальоны да немногочисленные партизанские отряды. В ходе отступления наши войска последовательно сдали наступающим частям противника наиболее важные в стратегическом плане города Олонец, Петрозаводск и Кондопогу. К октябрю финские части вышли к побережью Онежского озера.

На второй день войны, 23 июня 1941 года, начальник «объекта МПВО», -- так стало обозначаться в документах Управление Беломорско-Балтийского канала, -- А. И. Василев издал приказ № 1 «О введении угрожаемого положения на Беломорско-Балтийском канале им. Сталина». В нем, в частности, говорилось:

«На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 22/VI-41 г. «Об объявлении территории Карело-Финской ССР на военном положении» приказываю:

1. На всей трассе канала ввести угрожаемое положение.
2. Начальникам техучастков ввести круглосуточное дежурство ответственных дежурных по участку и дежурство на шлюзах у селекторных и телефонных аппаратов.
3. Привести в полную готовность весь противопожарный инвентарь и все запасы аварийно-восстановительного имущества и средства противохимической защиты.
4. Весь личный состав на работе и при отлучках с поселка должен иметь при себе противогазы.

Ответственность за выполнение настоящего приказа возлагаю лично на начальников техучастков.

Начальник объекта МПВО Василев»

В обществе в целом, а тем более среди руководителей крупных предприятий ощущение надвигающейся беды, конечно же, было весьма явственным. Формально к войне готовились и на канале. 19 июня, то есть всего за три дня до войны, в Управлении канала утвердили состав унитарной команды гражданской обороны из 31 «бойца». Команду составляли в основном женщины-служащие. Из них сформировали подразделения связи, химзащиты, по охране порядка, медико-санитарное и восстановительное. Унитарной команде прилагались дополнительно 8 бойцов, пока «прикрепленных» условно, поскольку им только предстояло пройти теоретические и практические занятия «в условиях мирного времени».

На шлюзовых поселках, возле электростанций и отдельных домов рыли щели для укрытия от налетов. Для этого привлекались все трудоспособные жители поселков. Каждый из них обязан был отработать по четыре часа в день. Начальники шлюзов имели приказ закрепить за каждой ячейкой щели жителей квартир, чтобы «избежать излишней суеты при налете противника».

Еще вчера работники шлюзов, флота, бакенщики и старшины обстановочных постов жили обычными трудовыми заботами, думали о начавшейся навигации и планах на год. Только 6 июня 1941 года в Управлении ББК состоялось долгожданное итоговое заседание жюри, на котором подвели итоги социалистического соревнования за 1940 год. После долгих споров переходящее Красное знамя Управления канала решили забрать у коллектива Повенецкого технического участка и передать коллективу Сосновецкого технического

участка. Как было записано в решении, повенчане «не выполнили основных условий социалистического соревнования на зимний ремонтный период».

Следует сказать, что зимой 1940-1941 годов работники Повенецкого техучастка брали на себя непростые обязательства. До 15 февраля они обещали: а) перевесить средние ворота шлюза № 4; б) произвести водоотлив и ремонт нижних голов на шлюзах №№ 1 и 8; в) покрасить 6 из 26 плотин Поарэ; г) закончить капитальный ремонт направляющей палы шлюза № 3 (кроме земляных работ); д) произвести цементацию средних голов шлюзов №№ 3 и 5; е) построить 2 обстановочных домика (сруба) для последующей перевозки на посты; ё) выпустить на каждом шлюзе не менее одной стенгазеты и давать не менее 2-х кинофильмов в месяц, а также в полном объеме обеспечить «красные уголки» стульями и «охватить» работающих индивидуальной подпиской...

Примерно таким в предвоенные годы был объем зимних межнавигационных работ на каждом их склонов ББК – северном и южном. И выполнение их жестко контролировалось. Хотя каждый работник канала при этом, конечно же, понимал, что главный контролер – это летняя судоходная навигация. Упущенное либо недоделанное зимой зачастую невозможно ни наверстать, ни исправить летом.

Лучшим в последней предвоенной навигации 1940 года был назван коллектив шлюза № 10, которым руководил П. Ф. Фокин. В числе передовых отметили шлюзы №№ 6 и 7 Повенецкого техучастка и шлюзы №№ 13 и 16 Сосновецкого техучастка.

И вот уже подходит к завершению июнь 1941-го. Великая Отечественная война катится по стране кровавым катком. На ББК всех, кого полагается, ознакомили с документом, степень секретности которого ещё вчера считалась наивысочайшей. Это «План эвакуации и вывода из строя сооружений Беломорско-Балтийского канала им. Сталина». Среди узкого круга ознакомленных оказались также командир 155 полка войск НКВД по охране особо важных предприятий промышленности подполковник Бухарин (именно это подразделение занималось охраной канала) и секретарь Медвежьгорского райкома КП(б) КФССР А. В. Денисов. План преследовал единственную цель, сформулированную предельно коротко и ясно: «В случае занятия врагом трассы Беломорско-Балтийского канала имени Сталина не дать возможность врагу использовать канал как транспортную магистраль...» Документом предусматривались проведение трех главных этапов: эвакуацию документов и архива, демонтаж и уничтожение механизмов гидросооружений и вывод флота, сброс воды из водохранилищ. По мнению составителей, выполнение этого комплекса мер было достаточно, чтобы вывести канал из строя на полтора-два года.

Вне всякого сомнения, противник хорошо знал об искусственной водной магистрали, её значении для республики и страны в деле организации обороны на Северо-Западе.

Вражеские бомбардировщики прилетели на Беломорско-Балтийский канал уже через неделю после объявления войны, 28 июня 1941 года. Вот что докладывал в Наркомречфлот СССР о результатах первого налета главный инженер ББК А. И. Васильев:

«Москва, Петровка, 3/6,  
Наркомречфлот СССР,  
Начальнику Центрального управления  
внутренних водных путей

При налете неприятельских самолетов на ББКанал 28-го июня с.г. между часом и двумя часами ночи произведены следующие разрушения.

1. На шлюзе № 6. Бомба упала на грунт у восточного устоя нижней головы... через три часа после налета шлюз произвел шлюзование парохода.

2. На шлюзе № 7 бомбой, упавшей в шкафной части нижней головы и разорвавшейся близ нижних ворот, сброшены и приведены в полную негодность железные ворота П-образного типа. Отбойная система и карданные брусья на южной части стен камеры сорваны, бетонные части нижней головы имеют наружные повреждения, не влияющие на возможность эксплуатации шлюза. Ремонт железных ворот нецелесообразен и необходимо лишь убрать их.

3. Шлюз № 8. Взорвавшейся бомбой на короле средней головы полностью разрушен восточный бетонный устой средней головы, а восточная створка деревянных ворот взрывом выброшена на западный берег и полностью разрушена.

4. Шлюз № 9. Бомбой, упавшей на западный устой нижней головы, поврежден бетон, разрушены полиспасты ремонтного затвора, разорвана и отброшена цепь ремонтного затвора и воздушной волной сорвана деревянная обшивка нижних ворот. Другой сброшенный снаряд-мина пробил верхние ворота и лежит неразорвавшимся в углу между закрытой восточной створкой ворот и бетонным устоем...

Во время того же налета была сброшена бомба на 165-й канал в 150 метрах от лежащего на дне предохранительного затвора (плотина Поарэ). Плотина не пострадала. В рабочих поселках 6, 7, 8 и 9-го шлюзов взрывами выбито более половины стекол...»

Рассказывает ветеран ББК Николай Николаевич Смирнов:

«В начале войны мы жили на шлюзе № 8. Отец работал на шлюзе, я учился в первом классе. Помню, мы, ребяташки, гуляли у леса, когда налетели три самолета. Один

развернулся и пошел на шлюз № 7, второй на шлюз № 9, а третий пролетел вдоль нашей камеры и сбросил бомбу, которая закатилась в улитку. Видимо, она оказалась оснащена механизмом замедленного действия. Охрана НКВД отогнала всех от шлюза, и лейтенант дал команду вытащить бомбу. Стали спускать воду, и бомба рванула... На средней голове вывернуло устой, а створки ворот выбросило в поселок. Мы бежим из леса, кричим во все горло: «Самолет сбили, самолет сбили!» Прибегаем, а это ворота валяются... Отец в это время разговаривал по телефону, и выбитыми стеклами ему поранило лицо. Несколько бойцов охраны НКВД погибли».

Рассказывает ветеран ББК Николай Васильевич Холичев:

«Когда началась война, я работал на земснаряде «ББ-1», и мы стояли неподалеку от плотины Поарэ у шлюза № 8. Помню, наш командир Александр Андреевич Короткий вызывает меня в рубку и спокойно спрашивает о запасах воды в котлах. Докладываю. Таким же ровным голосом он приказывает: «Объявляй воздушную тревогу. Самолеты с финской границы летят». Через некоторое время, действительно, прилетели самолеты. Со стороны шлюза № 8 послышался взрыв и поднялся столб черного дыма. Мы вывели земснаряд в центр Волозера, на самую глубину, с расчетом, если вода из бьефа уйдет, то земснаряд все равно останется на плаву. Потом рассказывали, что троих рабочих шлюза взрывом «сдуло» с устоя, а несколько бойцов НКВД погибли – их нашли в Маткозере мертвыми».

Рассказывает ветеран ББК Петр Яковлевич Рунов:

«Навигацию 1941 года я встретил старшим надзорщиком шлюза № 7. На канале я с апреля 1935 года, а с зимы 1937-го старший надзорщик. Ночь, времени 1 час 20 минут – 1 час 30 минут. Сидим в будке, курим. С 6-го шлюза сообщают, что к нам выходит обстановочный катерок «Рабочая надежда». Вдруг резкий звонок по диспетчерскому селектору, 8-й шлюз сообщает: «Нас обстреляли 5 самолетов. Пошли к вам».

Не успели оглянуться, налетели 4 самолета. Скомандовал: «Под откос!» Смотрю, все пятеро человек моей смены посыпались вниз от шлюза. Один самолет зашел кругом и бьет по поселку, два других пролетели вдоль дамбы, еще один зашел наискосок прямо на центр ворот на нижней голове. Взрывы, вой моторов... Осколками стекла мне поранило лицо, но в то время я ничего не почувствовал. Потом, дома, кровь даже в туфлях нашел.

Ворота у нас были металлические, взрывом их свернуло в трубку. Мы резали и вынимали их по частям. Со склада в Повенце привезли деревянные детали и на месте собрали новые ворота.

Налет не обошелся даром и для нападающих. На восточной стороне за шлюзом у нас сидел пулеметчик из полка охраны НКВД. Один из самолетов он буквально изрешетил, а летчика убил. Пошел посмотреть. Смотрю, в 70-100 метрах от палы на судовом ходу из воды торчит крыло. Под откосом нижней головы нашел пилотку и второе крыло целиком. Через некоторое время стали всплывать парашюты – один, другой, третий... А их командира вынесло аж к 6-му шлюзу. У летчиков боевые награды за Польшу, документы, фотографии. Кроме того, обнаружили схему, на которой даже уборные в нашем поселке были указаны, и бачок со спиртом. А главное, в самолете нашли заранее составленное донесение о том, что они нас уже успешно разбомбили».

Нужно сказать, что за период с 28 июня (первый налет) по 28 августа (последний налет) 1941 года на Беломорско-Балтийский канал было совершено пять налетов авиации противника. При этом в течение навигации произведено 13759 шлюзований, что почти в два раза меньше, чем в 1940 году (25 522 шлюзования). Канал, с небольшими перерывами на устранение последствий бомбежек, исправно выполнял свою задачу. Но и противник за время налетов потерял два самолета. Один сбили пулеметным огнем на шлюзе № 8, второй был уничтожен взрывной волной от собственной же бомбы. Произошло это следующим образом. Во время бомбардировки шлюза № 9 звеном из двух самолетов противника бомба, сброшенная с ведущего самолета, взорвалась на бетонном устое. Сила взрыва на массивной бетонной поверхности оказалась направленной вверх и настолько мощной, что поразила ведомый самолет пары. От удара воздушной волны он буквально разломился в воздухе.

По-своему любопытно решилась судьба «снаряда-мины», который во время первой бомбардировки шлюза № 9 пробил верхние ворота, закатился между закрытой восточной створкой ворот и бетонным устоем и, как докладывал в Москву главный инженер ББК А. И. Василев, «лежит неразорвавшимся». Так и лежал он там, пугая неизвестностью бойцов 155-го полка НКВД и работников шлюза. Вызвали военного специалиста, но он ничего со снарядом-миной поделывать не смог. Однако нужно было что-то решать -- шлюз должен работать. И тогда начальник шлюза Филипп Михайлович Калитко сам спустился в камеру шлюза, привязал бомбу тросом к шлюпке и безо всяких затей отбуксировал в безопасное место за пределы вверенного ему шлюза.

Трудно представить, каким образом это можно было сделать? Однако именно об этом свидетельствуют документы. Что это было? Мальчишеское безрассудство? Осмысленный и рассчитанный риск? Ведь на шлюзах немедленно стала известна сила этих бомб,

выворачивающая шлюзовые устои и скручивающая металлические створки ворот, словно бы они были из бумаги...

Вероятно, и то и другое. Возрастом Филипп Михайлович Калитко едва «перевалил» за 22 года (родился 18 марта 1919 года). Происходил он из семьи крестьянина-середняка станицы Н-Вемяжской Н-Титарского района Краснодарского края. Отца почти не помнил, он умер в 1925 году, мама колхозница болела и работать почти не могла. Филипп окончил 9 классов и в 1936 году поступил в морской техникум в городе Ростове-на Дону, который окончил по специальности «гидротехник» в 1940 году. На ББК с 1940 года, приехал сюда на работу по распределению, хороший специалист, комсомолец, член профсоюза рабочих морского транспорта...

Не хочется писать привычные слова про самоотверженность и героизм. Многое здесь очевидно. И каждый сам сможет определить истинную цену отнюдь не ординарного поступка этого юноши – руководителя. Как бы там ни было, но уже в октябре 1942 года Ф. М. Калитко работал в аппарате Управления пути ББК.

### *«Душ» для захватчиков*

Второй налет вражеских самолетов на Беломорско-Балтийский канал произошел 10 июля 1941 года. В час сорок минут ночи в районе шлюзов №№ 6 и 7 появились четыре бомбардировщика. В два часа ночи к ним присоединились еще три самолета. Весь свой удар в этот раз они направили на шлюз № 7. Самолетами сброшено 9 бомб. Разрушения были такими: полностью выбиты верхние ворота, окончательно выведен из строя аварийный затвор, разрушен западный пилон верхней головы с механизмами цилиндрического затвора и ворот. В результате вода из водораздельного бьефа свободно сбрасывалась вниз по Повенчанской лестнице с расходом 50 кубометров в секунду. При таком расходе запаса воды водораздельного бьефа могло хватить лишь на 9 суток.

Рассказывает ветеран ББК Петр Яковлевич Рунов:

«Верхних ворот нет, перепад горизонтов 5 метров – вода летит страшно! Новенькие нижние ворота тотчас смыло. Нужно как-то остановить воду. Как?! Попробовали остановить поток пучками бревен гонки. Запустили в камеру шлюза по течению и... пучок пролетел со свистом. Потом затопили лихтер с дровами, и опять бесполезно: не за что ему зацепиться – скала, страшное течение... Тогда сделали «колбасу» из хвороста – большой такой пучок толщиной два-два с половиной метра, связали его в несколько рядов тросом и веревками и

пустили поперек шлюзовой камеры. «Колбасу» заклинило, прижало водой, и течение немедленно спало. Взяли в лагере на Волозере 5 тысяч мешков, набили песком, заделали все щели и только тогда вздохнули более-менее свободно. Правда, помогло то, что восточную половинку аварийных ворот успели закрыть. Вторую половину после взрыва бомбы развернуло.

Народу на восстановление шлюза собрали много. Только с лагеря не менее 500 заключенных доставили. Было руководство с Управления канала и Повенецкого техучастка во главе с Евгением Ивановичем Макарьевым. Примерно с неделю работали. Установили новые ворота, разобрали перемышку и стали ждать первое судно. Уровень воды в бьефе спал только немного».

Для третьей бомбардировки неприятель избрал шлюз № 10. В 20 часов 20 минут 15 июля три самолета сбросили в районе шлюза 8 бомб, две из которых разорвались внутри шлюзовых камер. В это время здесь шлюзовался катер «Пионер». Капитан Волошин и матрос катера были ранены. Капитан скончался в госпитале через несколько дней. Взрывами повреждена отбойная система на обеих стенках камер, в поселке выбиты все стекла и двери, сломаны печи. Как сообщал в Москву начальник Управления канала А. И. Орехов, «шлюз находится в рабочем состоянии. Восстановление займет 3-4 дня».

В четвертом налете на ББК участвовали 7 самолетов. 13 августа, в 19 часов 05 минут пять пикирующих бомбардировщиков «Ю-88» и два истребителя «мессершмидт-109» предприняли новую атаку на канал. И снова удар восьми 500-килограммовых авиационных бомб пришелся на многострадальный шлюз № 7. Разрушены западная и восточная стенки камеры. Ворота шлюза и аварийный затвор не пострадали. Причинены и другие разрушения, серьезно не влияющие на работу гидросооружения.

Чтобы лучше представить себе силу этих взрывов, приведу такой факт. От взрыва 500-килограммовой бомбы с тыльной стороны верхняя направляющая (длинная) пала шлюза № 7 сдвинулась вглубь канала на 60 сантиметров на участке длиной... 20 метров.

Для ликвидации последствий четвертого налета на шлюзе № 7 было занято 360 человек. Работы начались в 4 часа утра 14 августа, а 24 августа начальник Управления канала А. И. Орехов доложил:

«Народному Комиссару речного флота СССР Шашкову З.А.

Рапорт

Последствия четвертого налета фашистских бомбардировщиков 13 августа с/г. на гидросооружения Беломорско-Балтийского канала им. Сталина ликвидированы 24-го августа в 24 часа. Канал вновь вступил в нормальную эксплуатацию.

А. Орехов».

Пятый налет на Беломорско-Балтийский канал произошел 28 августа 1941 года в 14 часов 30 минут. Три «юнкерса-88» и один «мессершмидт-109» попытались вновь, уже в четвертый раз, стереть с лица земли шлюз № 7. Девять 500-килограммовых бомб, сброшенных ими на гидросооружение, не принесли никаких особенных повреждений ни шлюзу, ни поселку.

Дело в том, что на этот раз вражеские самолеты были встречены на канале огнем зенитных батарей и отбомбились, что называется, кое-как. Канал перестал быть беззащитным с воздуха. Руководство ББК обратилось с письмом к командующему Ленинградским фронтом К. Е. Ворошилову с просьбой выделить зенитные орудия для охраны водораздельных шлюзов канала. Как ни было трудно, К. Е. Ворошилов выделил несколько зенитных батарей. Орудия установили в районе шлюзов №№ 7, 8 и 10. Зенитная часть под командованием подполковника Бойчука охраняла небо и над шлюзами в районе военной столицы Карелии города Беломорска. На шлюзе № 16 стояла зенитная батарея под командованием капитана Снетко.

Кроме того, у некоторых больших плотин, как например в Маткожне, были выставлены противоторпедные сети-заграждения, а дамба № 56, плотина № 21 вместе со шлюзом № 10 были заминированы. Начинен взрывчаткой был и шлюз № 8. За ним начинается водораздел – озеро Волозеро, часть островов на котором была занята финнами. Всю войну на шлюзе провели начальник шлюза Николай Арэфьевич Смирнов и начальник лишь условно существующего в то время Повенецкого техучастка Евгений Иванович Макарьев. Они имели приказ в случае попытки захвата врагом немедленно поднять шлюз в воздух. Нетрудно представить себе состояние этих людей, в течение трех долгих лет живущих в чудовищном напряжении воли, по существу, на пороховом погребке на линии обороны двух воюющих армий.

В тяжелейших условиях круглосуточной авральной работы подходила к завершению навигация 1941 года. На север, к Белому морю водники уводили флот, шли пароходы с эвакуированным населением, баржи с оборудованием демонтированных заводов. Канал продолжал обеспечивать снабжением боевые корабли северной Беломорской флотилии.

Положение на фронте становилось все более угрожающим. На ББК это понимали, делая подчас невозможное для того, чтобы транспортная артерия действовала бесперебойно.

Бомбардировками противник сумел прервать движение по Беломорско-Балтийскому каналу только временно – с 28 июня по 6 августа и с 13 по 24 августа 1941 года, и лишь на Повенчанской лестнице шлюзов.

Существовала здесь и угроза иного характера. 29 июля 1941 года командир полка НКВД подполковник Бухарин и начальник штаба полка капитан Громков уведомили начальника Управления пути ББК Орехова, что бакенщики поста № 18 братья Михаил и Николай Ноготевы в 22 часа заметили неизвестного, который переплывал на плоту озеро. Братья сообщили об этом наряду НКВД. Однако взять неизвестного живым не удалось – он оказался диверсантом и был убит в перестрелке. Военные просили отметить бдительность бакенщиков, и Орехов объявил братьям благодарность.

Северный склон канала действовал без перерывов и в первый год войны, и в последующие годы, до изгнания захватчиков с территории Карелии в 1944 году.

Самоотверженность водников ББК была по достоинству оценена в Москве. Пятого сентября 1941 года народный комиссар речного флота СССР З. А. Шашков отметил особые трудовые заслуги карельских водников:

«Коллектив Управления пути Беломорско-Балтийского канала, при активном участии руководителей Беломорско-Онежского пароходства, в трудных условиях, в исключительно короткий срок выполнил сложнейшее производственное задание...»

Большой группе работников канала были вручены знаки «Отличник социалистического соревнования Наркомречфлота СССР» и почетные грамоты.

В октябре враг занял Петрозаводск и стал реально угрожать западному побережью Онежского озера. Бои шли в нескольких десятках километров от действующей водной трассы неподалеку от Медвежьегорска. На основании решения Центральной эвакуационной комиссии КФССР весь обслуживающий персонал, состоящий из трудпереселенцев, то есть бывших кулаков, был эвакуирован. Начальник Управления пути ББК А. И. Орехов сообщал в Наркомречфлот:

«...из 800 человек, ранее работающих на канале, оставлено только 80 человек. Аппарат Управления пути с 39 человек сокращен до 18 человек, аппарат Повенецкого т/у сокращен до 6 человек, Онежского т/у до 2-х человек и Сосновецкого т/у до 9 человек» (т.у. – это технический участок, аппарат управления целым районом ББК – прим. К. Г.)

В Беломорск, а точнее на шлюз № 19, переезжало и Управление пути ББК. В августе 1941 года (приказ по Управлению издан 9 августа 1941 года) 14 сотрудников Управления канала во главе с заместителем начальника А. И. Васильевым выехали на шлюз № 19 для обустройства и организации работы на новом месте. В Повенце оставался начальник Управления пути А. И. Орехов во главе с оперативной группой из четырех сотрудников.

Контора Онежского техучастка, сокращенная до предела, состояла всего из двух специалистов, временно исполняющего обязанности начальника И. В. Шлякова и начальника района обстановки П. В. Наумова, и также переехала в поселок шлюза № 19. В октябре 1942 года в Управлении пути Беломорско-Балтийского канала, располагавшемся в поселке шлюза № 19 под Беломорском работали:

Орехов Андрей Иванович,  
Василов Алексей Иванович,  
Замороков Владимир Георгиевич,  
Смирнов Александр Павлович,  
Полькина Анна Ивановна,  
Грек Виктор Терентьевич,  
Ульянов Михаил Сергеевич,  
Хахилев Степан Александрович,  
Гнасс Николай Эрнестович,  
Заморокова Надежда Владимировна,  
Зими́на Ольга Ивановна,  
Заморокова Лидия Владимировна,  
Бунина Христина Федоровна,  
Гапоненко Федор Иванович,  
Калинин Николай Васильевич,  
Расмагина Н. И.,  
Малышева Анфиса,  
Калитко Филипп Михайлович,  
Смирнов Михаил Александрович,  
Орехова Екатерина Алексеевна.

Начальниками шлюзов северного склона ББК, не прерывавшего работу в годы Великой Отечественной войны были:

№ 10 – Фокин Иван Федорович,  
№ 11 – Смирнов Петр Дмитриевич,  
№ 12 – Шулятьев Михаил Павлович,  
№ 13 – Легостаев,  
№ 14 – Козаков, Леонтьев Николай Кириллович;  
№ 15 – Березин,  
№ 16 – Рольский Владимир Павлович,  
№ 17 – Кунгуров А. И.,

№ 18 – Минайкин,

№ 19 – Захаров Николай Васильевич.

По «дислокации», подписанной начальником Управления пути А. И. Ореховым 15 ноября 1941 года, на межнавигационный период 1941-1942 годов канал оставлял себе чуть более десятка «единиц» флота. Это был именно тот минимум, который водники ББК могли себе позволить и на который делали ставку для обеспечения нормальной работы трассы в период боевых действий на северном склоне канала от Выгозера и Надвоиц до Белого моря. Основными в этой небольшой флотилии были, конечно, пароходы «Нева» и «Рабочая надежда». На «Неве» капитаном был Ильин Дмитрий Федорович, механиком Воронкин, кочегарами Лобарев и Шакула, матросом Куратников. Капитаном «Рабочей надежды» был Троян. К весне 1942 года команды обеих пароходов были сокращены до трех человек.

Кроме двух пароходов для работы в годы Великой Отечественной войны на ББК оставались моторные катера «Чайка», «Гидрограф», «Бакенщик», «Лоцмейстер», «Лесной» и «Спринтер». Команда каждого катера состояла из двух человек. Также оставлены для работы по очистке и углублению главного судового пути экскаватор «ППГ» (три человека команды во главе с багермейстером), баржа Т-3, каюк Т-1 (по одному человеку команды) и камнеподъемник № 2 с командой, состоящей также из одного человека.

К зиме 1941 года на собственном флоте Беломорско-Балтийского канала по штатному расписанию оставалось всего 24 человека

«Столица» Беломорско-Балтийского канала город Медвежьегорск под натиском финских войск пал 5 декабря 1941 года. Накануне в городе оставался только резервный 126-й полк, и его сил хватало лишь на то, что на военном языке называется организованным отступлением. Бойцы отходили на юго-восток, изо всех сил сдерживая натиск противника.

6 декабря командир 313-й дивизии Г.В. Голованов ввел в занятый финнами Медвежьегорск остатки своей дивизии и 131-го полка 71 дивизии и навязал кровопролитный затяжной бой на городских улицах. Главной целью было не освобождение города, -- на это у комдива не было никаких возможностей, -- а сковывание сил наступающего противника. И эта задача удалась вполне. Член Военного совета Карельского фронта Г. Н. Куприянов впоследствии писал в мемуарах «Во имя великой победы»:

«Этот бой в самом городе Медвежьегорске, которым умело руководил командир 313-й дивизии Г. В. Голованов, сыграл очень большую и важную роль в обороне подступов к Беломорско-Балтийскому каналу. Г. В. Голованов расчленил войска противника на три части. Значительные силы врага он отбросил на северо-восток от города на бездорожье, задержал почти на двое суток подход резервов и тыловых частей противника с запада и тем,

конечно, снизил темпы продвижения основных ударных сил врага по дороге Медвежьегорск -- Повенец».

Рассказывает бывший начальник шлюза № 1 Николай Кириллович Леонтьев:

«Наши войска отступали из Медвежьегорска волнами через зверосовхоз по берегу Онежского озера и по окрестностям. Почему-то отступать по шоссейной дороге они не могли. На шлюзе № 1 мы пропускали солдат по верхним и средним воротам. Нижние ворота были немного полуоткрыты. На шлюзе № 2 поперек судового хода поставили баржу, и войска переходили канал по ней.

Рассказывали, что 30 километров дороги на Пудож были запружены отступающими войсками. Шли пешие и конные. Тащили за собой пушки. Вместе с солдатами уходили и мирные жители... Потом, когда войска прошли, мы сломали верхние ворота, оставив только средние».

Выигрыш во времени, за который заплатил жизнями своих солдат командир дивизии Г.В. Голованов, вряд ли оказался столь эффективным, если бы отступающим бойцам не помогла зима. В эти горькие дни союзником наших войск стал крепкий лед Повенецкого залива, по которому они отошли за канал, в район деревни Оровгуба.

Ожесточение, с которым финские войска рвались к Повенцу, было хорошо понятно нашему командованию. Уже тогда стало ясно, что у противника не было интереса в Пудоже. Его целью было направление на восток. Мощным ударом он намеревался прорваться вверх по Повенчанской лестнице шлюзов к Морской Масельге, оттуда по дороге на Петровский Ям и далее к Лапино и Сумскому Посаду. На побережье Белого моря враг рассчитывал сомкнуть кольцо не только вокруг северной Карелии. Главным было перерезать путь с Кольского полуострова и незамерзающего порта Мурманск к центральным районам России. Тем самым воюющая страна лишалась поставок военных и гуманитарных грузов, доставляемых по ленд-лизу конвоями союзников через Атлантику.

После восьмого декабря финны прорвались через ББК и заняли деревню Габсельга. Возникла серьезная угроза осуществления противником поставленной задачи. Военный совет фронта снял с поста командующего Медвежьегорской группировкой войск М. С. Князева, который не видел иного развития событий как только в отступлении. Командующий Карельским фронтом В. А. Фролов приказал войскам немедленно перейти в контратаку и очистить восточный берег Беломорско-Балтийского канала от войск противника. Задача была выполнена. До 11 декабря финны пытались пробиться через канал в районе Повенца, а затем выше, в районе шлюза № 7, но везде были отброшены. Таким

образом линия фронта стабилизировалась. Фарватер Беломорско-Балтийского канала стал линией фронта, нейтральной полосой, на которой за два с половиной года вооруженного противостояния погибли тысячи советских и финских солдат.

Рассказывает член Союза писателей России Павел Романович Леонтьев:

«В начале 90-х годов мы с группой писателей ездили в Повенец, на берег ББК, ставший в декабре 1941 года местом ожесточенных сражений советских и финских солдат. Поездка была организована по просьбе тогдашнего главного редактора и владельца крупной финской газеты «Калева» (г. Оулу) Аари Коркиякиви. В войну он был здесь молодым солдатом.

Мы долго бродили по берегу. Аарви нашел свой окопчик и даже сосну, за которой прятался во время обстрелов. Мы были знакомы давно и, как мне казалось, испытывали взаимные доверительные отношения. Я увидел, что он до слез растрогался своим находкам, и отошел в сторонку, чтобы не мешать воспоминаниям старика. Но Аарви подозвал меня, достал фляжку с виски, который он очень любил, налил себе и мне.

-- Никто и никогда не поймет, Паули, что на сердце у старого солдата в такие минуты, -- сказал он мне. – Давай выпьем. Ты ведь тоже был солдатом, хоть и не в такое страшное время.

Мы выпили по одной и еще по одной. Аарви улыбнулся своим воспоминаниям и вдруг стал рассказывать, что здесь на берегу Беломорско-Балтийского канала финские солдаты были уже не такие, как под Петрозаводском или в Олонце. Настроения переменялись очень серьезно.

-- Нам было приказано вести наблюдение за противоположным берегом и записывать увиденное в журнал, -- рассказал А. Коркиякиви. – Однажды я увидел, что русский солдат спустился на лед и стал ловить рыбу. Так и записал. Но мой сменщик, пожилой солдат, сказал, что так писать в боевом журнале не годится. Вычеркнул мою запись и сделал свою: «Соседский дядя ловил рыбу на противоположном берегу». Так в сознании простых финнов ненавистный враг «рюсся» снова превращался в «соседского дядю».

Между тем, специалисты и военные подготовились к выполнению третьего, заключительного этапа плана эвакуации и вывода из строя гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. Первые два этапа были выполнены. Технический архив ББК вывезен в Волжское бассейновое управление в город Горький. В тыл страны ушли суда технического флота с демонтированным оборудованием и другими ценностями. На ББК оставили очень небольшой флот, который заблаговременно перевели на северный склон канала в Надвоицы и Беломорск.

Оставалось самое важное -- то, что эвакуировать никак невозможно, как невозможно и оставлять врагу, -- собственно сама Повенчанская «лестница»: шлюзы, водоспуски, приканальные дамбы. В соответствии с планом, утвержденным 22 августа 1941 года заместителем наркома речного флота РСФСР Рахманиным, шлюзы с первого по седьмой, включая приканальную дамбу у шлюза № 4 и плотину № 20 у шлюза № 7, сдерживающую водораздельный бьеф, заминировали.

Вспоминает ветеран ББК Николай Кириллович Леонтьев:

«До шестого декабря я жил в шлюзовом поселке совершенно один. Семья эвакуировалась вместе со всеми. Накануне мне передали рукописный приказ на минирование шлюза, перемычки сухого дока судоремонтного завода, прислали до десятка рабочих и около взвода солдат под командованием старшины Рыбченко. Приказ гласил:

«Начальнику шлюза тов. Леонтьеву.

На вверенном Вам шлюзе силами 155 полка НКВД должна быть произведена и к 18 час. б/ХІ закончена следующая работа:

1. В шахтах под цилиндрическим затвором каждого устоя верхней головы закладываются заряды...
2. Под гольсбантные тяги устанавливаются заряды...
3. На верхних воротах устанавливаются заряды...

Учтите, что операция должна проходить при вашей непосредственной помощи в материалах, транспорте, рабсиле и пр. Исполнение всех указанных работ в положенный срок сообщите мне лично. б/ХІ-41 г.

В. Колодкин

п. Повенец»

Когда советские войска ушли, появились финны. В начале со стороны кладбища ударили из пушек. Били часа два по бьефу канала и никакого вреда не принесли. Потом сильный огонь солдаты противника повели со стороны судоремонтного завода. Первый шлюз расположен на горе, простреливается насквозь – от Повенца финнами, с противоположной, пудожской, стороны – нашими. Под сильным огнем с той и другой стороны по дамбе от второго шлюза пришел солдат-связной. Мы должны были по договоренности согласовать наши действия по взрывам. Солдат сказал: «Ежели сообщить не сможем, принимайте меры сами».

Огонь сильный, и вижу – долго не продержимся. Примерно в 20-22 часа 6 декабря под носом у финнов взорвали дизельную электростанцию. Потом отправил солдата для взрыва

перемычки сухого дока, чтобы «сполоснуть» финнов, засевших в цехах судоремонтного завода. Спустили на них весь бьеф между первым и вторым шлюзами. Видно, на самом деле «сполоснули», потому что стрельба прекратилась, и они притихли. Пришло время взрывать шлюз. Дал солдатам команду поджечь шнуры. Лежу за шлюзом в канаве, а надо мной чугунные осколки шлюзовых механизмов свистят. Жалко до слез...

Приказ у меня был такой: после взрыва отойти примерно до трех километров по дороге в сторону шлюза № 7. Отошел. А потом решил: а чего мне ждать? И по собственной инициативе отправился в техучасток в Сосновец. С гранатами и винтовкой шел пешком почти 200 километров дней 12 или 13. Боялся только, что вода из спущенных бьефов меня смоеет. Мне не удалось выполнить вторую часть приказа – уничтожить поселок шлюза: не успел. В Сосновце меня уже ждали. В начале определили начальником вахты шлюза № 12, а через четыре месяца перевели начальником шлюза № 14 – и до 1945 года».

В ту же ночь вслед за шлюзом № 1 последовательно были взорваны и остальные гидросооружения. В 3 часа 30 минут взлетели на воздух шлюзы №№ 2, 3 и 4, следом приканальная дамба шлюза № 4 и шлюз № 5. Днем 7 декабря, в 14 часов, взорван шлюз № 6. И только после ухода всех наших частей, 11 декабря, саперы взорвали шлюз № 7. Финны получили то, чего так упорно добивались в течение летних бомбардировок, -- опустошения водораздельного бьефа. Только результат от этого вышел совсем не такой, на который они рассчитывали...

26 декабря 1941 года начальник Управления пути А. И. Орехов и главный инженер А. И. Василев доложили ситуацию на ББК в Центральное управление внутренних водных путей Наркомречфлота СССР, которое к тому времени эвакуировалось в Ульяновск:

«...После взрыва вода сразу же произвела размыв земляной плотины, смывая одновременно и каменный упорный банкет... Сброс воды через взорванную плотину (речь идет о плотине № 20 – прим. авт. К. Г.) в первые сутки достигал 775 кубм в секунду...»

Неприятный сюрприз, приготовленный для захватчиков инженерами Беломорско-Балтийского канала, оказался весьма эффективным. Сила водяного потока из водораздельного бьефа оказалась такой сокрушительной, что надолго отрезвила оккупационные войска.

Рассказывает ветеран ББК, в 1941 году начальник шлюза №1 Николай Кириллович Леонтьев:

«Всё Волозеро хлынуло на взорванный ранее шлюз № 6 и пошло вниз, к шлюзу № 5. Вода... смыла гору песка и понесла по новому руслу Повенчанки в поселок Повенец. Гора

была немаленькая – 500 метров длиной и 40-50 метров шириной. Когда после освобождения мы пришли в Повенец, то заметили по столбам, что уровень воды в поселке достигал высоты более одного метра. Водяной поток хлестал через Повенец трое суток».

Рассказывает ветеран ББК Николай Васильевич Холичев:

«Огромное количество песка несло через Повенец в Онежское озеро, расширяя берег. Там, где теперь стоит поселковая баня, до 1941 года была пристань, большие суда причаливали».

В 1986 году в петрозаводском издательстве «Карелия» на русском и финском языках вышла книга народного писателя Карелии Якова Ругоева «Полк майора Валли». Затем книгу издали в Финляндии, в издательстве «Похьёнен» (г. Оулу). Я. В. Ругоев приводит выдержки из военного дневника ныне известного финского писателя Мартти Хаавио, воевавшего в Карелии командиром 7-й разведывательной роты 6-го армейского корпуса. В декабре 1941 года молодой финский разведчик так записал о событиях тех дней в Повенце:

«16.12 ...Когда я был в Меккели, узнал о большом уроне для егерей во время потопа в Повенце при крушении плотины. Вода текла полутораметровым потоком. Многие пытались спастись на деревьях, но деревья с треском падали. Многие очень сильно обморозились и их лечили в больнице Урхо-Ланкони...»

В своей книге Я. В. Ругоев поместил также фотографию из опубликованных в 1969 году дневников М. Хаавио. На ней изображены залитые водой улицы Повенца с финским танком, перевернутым вверх гусеницами. Подпись под фото гласит: «...Поток воды заполнил улицы Повенца, похоронив помещения финнов, отдельные подразделения и боевую технику».

К слову сказать, напряжение боев в лето-зимой 1941 года было таким, что, согласно финским источникам, каждый день наш противник терял 274 человека убитыми и 273 ранеными. Этим, вероятно, отчасти и объясняются перемены в настроении финских солдат, о которых говорил карельскому писателю Павлу Леонтьеву финский издатель Ааро Коркиякиви во время их памятной встречи на берегу ББК.

До Великой Отечественной войны протяженность судоходных путей, эксплуатируемых в течение всей навигации, на Беломорско-Балтийском канале составляла 2442 километра. Отсечение южного склона в ноябре-декабре 1941 года привело к сокращению речных путей почти на две трети. Рабочими оставались лишь 927 километров. Но и их необходимо было обслуживать. Ветеран ББК Яков Илларионович Шкабура вспоминал: «Слаженный коллектив путейцев был на Выгозере. В зимний период, например, мы проводили своими силами

промеры озера. Условия, конечно, были тяжелыми. За 18-20 километров уходили по утрам на лыжах на работу, эти же километры приходилось отмеривать и по возвращении домой. Да и норма была не маленькая – по 80 лунок на брата. Но ничего, не жаловались...»

Путейцы ББК обеспечивали безаварийную работу флота, снабжавшего сырьем Сегежский ЦБК, лесозаводы в Кеми и Беломорске. Канал пропускал суда с грузами для нужд фронта и оборонной промышленности. Значительную долю составляла так называемая аварийная древесина, которую собирали на островах Белого моря и в устьях сплавных рек. Единственными статьями доходов самого ББК в 1942-1943 годы были сбор и продажа бревен-топляков, а также нерудных материалов, главным образом песка и гравия.

По причине острого недостатка рабочей силы на канале был принят 12-часовой рабочий день. И плавсостав, и работники гидросооружений испытывали огромные трудности в продовольственном снабжении. Иногда это ставило под угрозу не только работоспособность человека, но его здоровье и жизнь. Проблема выживания, сохранения здоровья работников плавсостава, обстановки и гидросооружений Беломорско-Балтийского канала в годы войны была поставлена в ряд наиболее важных. Развитие огородничества, сбор грибов и ягод, приготовление и регулярный прием противочинготного отвара из хвои – все это внедрялось в повседневную жизнь шлюзовых коллективов не только в качестве лекций, пожеланий и рекомендаций на регулярных собраниях профсоюза, но и прямыми приказами руководства

На фронтах Великой Отечественной войны гремели кровопролитные бои, а в Карелии, в прифронтовой полосе 11 шлюзов Беломорско-Балтийского канала продолжали свою работу. В течение навигации 1942 года они произвели 7821 шлюзование, в 1943 году – 6364 шлюзования, в 1944 году – 5358 шлюзований.

Вражеские самолеты не упускали возможность нанести удар по каналу и безоружным судам, атаковали при первой возможности. 14 июня 1942 года, в пять часов утра, сразу пять финских самолетов напали на небольшой служебно-вспомогательный пароход Управления пути ББК «Нева», стоявший возле острова Сапун в восточной части Выгозера. В группе было четыре истребителя и один бомбардировщик. Шесть фугасных бомб, сброшенных на пароход, не причинили никаких повреждений. Затем начался настоящий расстрел безоружной «Невы» из пулеметов. Была убита судовая кок Т. Ф. Бунина и ранен в плечо навyleт кочегар Б. Н. Букаев.

Юную Таню Бунину похоронили с воинскими почестями в рабочем поселке пристани Надвоицы. Борис Букаев выздоровел, работал и учился, и после войны стал известным среди речников Северо-Запада руководителем, начальником финансового отдела Беломорско-Онежского пароходства. Пароход «Нева» после двухдневного (?) ремонта снова вышел в

рейс. Капитаном «Невы» в том рейсе был Дмитрий Федорович Ильин, механиком Петр Григорьевич Воронкин.

Летом 1940 года партийные и гражданские власти республики горячо поддержали начинание матроса парохода «Карл Маркс» Раи Власовой. Она обратилась через газету к сверстницам с призывом идти на работу на речной транспорт и осваивать флотские профессии. В ту пору вместе с Раей на пароходе работали Фрося Мокрецкая, Лена Иванова и Зина Мельникова. С началом Великой Отечественной войны на флоте уже работали 200 девушек.

Девушки пришли на смену мужчинам не только на флоте, но и береговых подразделениях ББК. На шлюзе № 16 по призыву Раи Власовой начали работу Александра Беляя, Ольга Матросова, Александра Фролова, Л. Кочурова, Анна Богданова и другие. Многие из них проработали на канале до выхода на пенсию.

В январе 1944 года Андрея Ивановича Орехова в должности начальника Управления пути Беломорско-Балтийского канала сменил Иван Николаевич Захаров, с 27 августа 1939 года работавший на ББК начальником Сосновецкого технического участка. Он вспоминал: «Помню, Повенец освободили от финнов 22 июня 1944 года, а 23-го мы были уже там. До шлюза № 9 дошли на пароходе «Нева», а оттуда до поселка на автомашине охраны. Настроение в тот день у нас было непередаваемое».

Напоминанием о годах кровавого противостояния 1941-1944 годов на берегах Беломорско-Балтийского канала стала братская могила и памятник, установленный на окраине Повенца. В ней захоронены останки 2750 наших офицеров и солдат. Есть в Повенце и монумент погибшим финским солдатам, жизнью заплатившим за амбиции недальновидных политиков.

Среди тысяч известных и неизвестных имен наших бойцов, павших на берегах канала, есть и имя красноармейца Константина Баева родом из рыбацкого становища Териберка, что на берегу Баренцева моря, на Мурмане. Спортсмен-лыжник, творчески щедро одаренный от природы молодой парень попросился в армейскую разведку и во время возвращения из рейда в апреле 1943 года погиб в бою на льду Повенецкого залива. Константин Баев оставил нам свои первые стихи, присланные домой из-под Повенца в 1941-1942 годы.

Расшумелись косматые ели  
Потянуло туманом с реки...  
Из далекой таежной Карелии  
Шлюю привет вам, мои земляки.  
Как живете? Успешно ль рыбачите?  
Обо всем мне так хочется знать.  
Все в порядке? Так это же значит –

Веселее и нам воевать...

xxx

Разметал листки блокнота

Теснокрылый ветер.

Лес, озера и болота

Обнимает вечер.

Чей-то путь на небе вышит

Звездною порошей.

Я зову, но не услышит

Друг меня хороший.

Осыпались снегом ели

На морозе лютом

Звонким эхом прогремели

Выстрелы салюта...

Голубой плитой гранита

Друга я прикрою.

Четко высеку: «Храните

Память о герое»

### *Герои ледовых караванов*

После сдачи Петрозаводска в самом начале октября 1941 года наши войска отходили к северу под тяжелыми ударами противника. Советское командование пыталось собрать в один «кулак» разрозненные и немногочисленные силы обороняющихся и 14 октября 1941 года создало Медвежьегорскую оперативную группу под командованием генерал-майора М. С. Князева. Штаб опергруппы в начале располагался в Кондопоге, но с 20 октября переместился в Медвежьгорск.

Известная железнодорожная станция Медвежья Гора, районный городок Медвежьегорск в Карелии стали своеобразной «развилкой» между тремя громадными водоемами Русского Севера – Ладожским озером на западе, Онежским озером на юге и Белым морем на севере. Отсюда открывался путь на Заонежский полуостров, а также на восток, к Пудожу, и в сторону Вологды. От Медвежьегорска рукой подать и до Белого моря. Именно сюда, на этот город было направлено острие главного удара финского 2-го армейского корпуса.

Однако серьезного противодействия обороняющиеся оказать не могли. Подступы к Медвежьгорску защищали 126-й стрелковый полк, 5 партизанских отрядов, 4

истребительных батальона численностью до 70 бойцов в каждом, 155-й полк войск НКВД и поредевшая в боях 37-я дивизия. Наши кадровые регулярные части были сильно потрепаны в боях, малочисленны, а партизаны и «истребители», подразделения которых сформированные из не подлежащих призыву на фронт жителей республики, не были готовы к фронтовым операциям. Кроме того, противник превосходил наши войска в 3,5 раза по численности и в 5-6 раз по вооружению.

В подобных условиях на Беломорско-Балтийский канал возлагались особые надежды. Надвигалась зима, но искусственный водный путь должен был работать максимально долго. И ББК свою задачу выполнил до конца. Навигация 1941 года оказалась наполненной высоким трагизмом. Она осталась в истории памятью о героях-водниках -- участниках ледовых караванов -- примером гражданского и профессионального мужества и самоотверженности.

В конце октября 1941 года было принято решение об эвакуации на север в Беломорск Повенецкого судоремонтного завода. К тому времени производство из полукустарных мастерских выросло до уровня современного, хорошо оснащенного предприятия. Гражданское и военное руководство республики справедливо решило, что оно должно потрудиться для обороны страны в тыловых районах. В течение пяти дней основное оборудование завода демонтировали и погрузили в деревянные лихтера. Материалами, инструментами и всем необходимым для работы завода на новом месте загрузили баржи. Вместе с оборудованием завода из Повенца в Беломорск отправлялись и около ста рабочих. Призыву на фронт они не подлежали, поскольку имели специальное освобождение-«бронь». Все лето заводские специалисты занимались техническим обслуживанием флота, трудились над оборонным заказом – изготавливали для фронта ручные гранаты и детали для 82-миллиметровых минометов.

В караван были включены баржи с работниками заводского отдела рабочего снабжения, специалистами медицинской службы Беломорско-Онежского пароходства, ОРСовским оборудованием, товарами, медикаментами. Сопровождали караван, начальником которого назначили директора завода И. Ш.Файззулина, буксирные пароходы ББК.

Караван отправился по Беломорско-Балтийскому каналу на север 4-5 ноября, когда на бьефах уже стоял лёд. Долгим и мучительным оказался тот путь для судов, не имевших не только ледового класса, но подчас даже металлической обшивки на бортах. Невероятно трудным было их шлюзование. Ворота и механизмы затворов покрывались ледяной коркой, постоянно намерзающий лёд мешал работе ручных лебедок и гидросооружения. Тем не менее, суда пробились до поселка Сосновец и встали у шлюза № 15. Пройти к Белому морю они самостоятельно уже не могли.

К тому времени рабочие не сидели сложа руки. Они смонтировали на барже 140-сильный дизель-генератор, проводку для освещения, подключили станки и начали выпуск деталей ручных гранат, превратив лихтер в плавучий завод. Когда в Сосновец из временной столицы Карельской республики города Беломорска приехали работники ЦК партии и Совнаркома, они увидели действующее плавучее предприятие. Власти распорядились немедленно выделить ледокол, чтобы любым способом вывести к Беломорску если не весь караван, так хотя бы его часть. Автор книги «Навигация длиной полвека» Н. Н. Кузнецов приводит воспоминания участника того каравана, бывшего главного инженера БОПа К. С. Найденко:

«Мы получили в свое распоряжение морской ледокол № 6. Его осадка была такова, что при движении по каналу под днищем почти не оставалось воды. Лед к этому времени достиг уже полуметра толщины, и ворота шлюзов с большим трудом поддерживались в рабочем состоянии... В дороге сломался винт, и мы вынуждены были на жгучем морозе менять его в камере шлюза. Наконец ледокол пробился к лихтеру. Продвигаться дальше к остальным застрявшим во льдах судам было невозможно, поэтому, забрав лихтер на буксир, двинулись на север...»

Только третьего декабря ледокол с лихтером-плавзаводом пробился к Беломорску через шлюзы северного склона ББК №№ 16, 17, 18 и 19 и приступил к работе на максимальную мощность. Коллектив Повенецкого судоремонтного завода выпускал мины для 82-миллиметровых минометов и другое вооружение. Ровно год повенчане работали под Беломорском. В октябре 1942 года плавзавод был переведен в Кузинский затон, что неподалеку от Великого Устюга. Здесь с начала войны развернул производство эвакуированный из Петрокрепости Невский судоремонтный завод.

Ветеран ББК П. С. Борщенко вспоминал:

«Мне на экскаваторе «ППЖ-110» всю войну довелось проработать на северном склоне канала. Помню, однажды возле шлюза № 14 на воду совершил вынужденную посадку и, разумеется, затонул наш самолет. Экипаж остался жив. Летчики, лейтенант и старшина, пришли к нам: «Кто хозяин экскаватора? Сможем ли вытащить самолет?» И тут же объяснили: вес боевой машины 5 тонн, самолет затонул в 200 метрах от берега. Большинство из присутствовавших не верили в затею. И все же получилось. Самолет был почти в полном порядке. Разобрали его, отправили на 14 шлюз. Не знаю его дальнейшую судьбу, но уверен, что он вновь поднялся в небо бить врага».

Судьба второго ледового каравана на Беломорско-Балтийском канале оказалась менее благополучной. Он был сформирован в самом конце ноября 1941 года, когда ни о какой судоходной навигации на трассе канала уже не могло быть и речи. Караван должен был увезти от войны семьи повенецких водников, работников гидросооружений канала и жителей близлежащих деревень. Вероятно, сами члены судовых экипажей вполне отдавали себе отчет в том, что экспедиция, продиктованная отчаянной решимостью уйти от оккупации, успехом не увенчается.

Караван составили пассажирские пароходы «Карл Маркс» (капитан Яков Васильевич Петров), «А. Жданов» (капитан Николай Павлович Меньков), буксиры «Сакко и Ванцетти» (капитан А. Ф. Ремешков), «Пятилетка» и «Северная коммуна» (капитан Василий Петрович Мухин).

Буквально метр за метром пробивались суда сквозь ледяной панцирь выше и выше к водоразделу. В невероятных условиях работали дежурные вахты шлюзов. Днем и ночью при свете керосиновых фонарей рабочие обкалывали намерзающий лёд, отталкивали его баграми от створок ворот, чтобы впустить пароходы каравана в шлюзовые камеры. В то же время в условиях постоянного обледенения не только работать, находиться было опасно для жизни.

Второй механик парохода «Карл Маркс» Александр Титович Костюха вспоминал:

«...Когда вышли из девятого шлюза, то увидели иную картину. Выгозеро сковано 30-сантиметровым ледяным панцирем. Но так как ранее здесь прошел караван судов с оборудованием Повенецкого судоремонтного завода, лёд по фарватеру был тоньше и состоял из смерзшихся льдин. Двинулись по нему в таком порядке: впереди пароход «Пятилетка» Беломорской пристани, за ним «Карл Маркс», потом «А. Жданов» с поломанными в канале плечами колес, а дальше «Сакко и Ванцетти» и «Северная коммуна».

Караван прошел большую часть Выгозера, обламывая кромку льда, который становился день ото дня крепче, и уродуя корабельные винты. Вот вышел из строя винт одного парохода, затем поломка у второго и третьего. Скорость движения упала до минимальной, а когда и у передового судна «Пятилетка» винт оказался сломан о лёд, суда встали.

Караван вмёрз в лёд без движения в самом широком месте Выгозера, в зоне действия маяка на острове Городовой. За ним от главного судового хода Беломорско-Балтийского канала шло ответвление налево, на Сегежу.

Начальник каравана направил в Сегежу капитана парохода «Сакко и Ванцетти» А. Ф. Ремешкова. Ему было поручено решить с местными властями дальнейшую судьбу эвакуированных. А. Ф. Ремешков пешком ушел по льду на материк и уже на другой день вернулся с полутора десятками подвод. На берег отправили пассажиров, среди которых

появилось немало нуждающихся во врачебной помощи. В Сегежу доставили также свободных членов судовых команд и многое из оборудования и грузов, которому нашлось место на подводах.

На зимовку на всех судах осталось 11 речников. Они перебрались на пароход «А. Жданов» и стали нести привычную для каждого службу. Среди оставшихся были:

начальник каравана Алексей Алексеевич Бабкин;

капитан парохода «Карл Маркс» Яков Васильевич Петров с помощником Александром Ивановичем Тарасковым;

члены судовой команды «Карла Маркса» -- старший механик Иван Григорьевич Сверчков и второй механик Александр Титович Костюха;

капитан парохода «А. Жданов» Николай Павлович Меньков с механиком Александром Яковлевичем Горожанкиным;

капитан парохода «Северная коммуна» Василий Петрович Мухин;

механик парохода «Сакко и Ванцетти» Григорий Иванович Исаков и другие.

Посреди ледяной пустыни, в центре замерзшего озера речники начали круглосуточную изнурительную борьбу за выживание. Нужны были дрова, а добыть их можно было только на островах или на берегу, до которого почти два десятка километров. Но выбора не было, и они по очереди впрягались в сани и шли к узкой полоске леса на горизонте.

Крепнувший с каждым днем мороз увеличивал толщину ледяного покрова. С чудовищной силой лед Выгозера начал сдавливать корабельные корпуса. Единственное и с давних времен известное спасение от этого – прорубка вокруг бортов ледяных прорубей-майн. Майны рубили в авральном порядке, из последних сил. Однако, несмотря на все усилия, полностью предохранить слабые судовые корпуса от сжатия не удалось. Появилась течь. Уже через несколько дней в машинном отделении парохода «Карл Маркс» вода доходила до колен. К ежедневной работе по рубке льда прибавилась еще одна – откачивание воды из паровых трюмов.

Александр Титович Костюха вспоминал:

«Однажды, когда после отдыха снова вышли работать, увидели, что там, где стояла «Северная коммуна», плавает среди льда... бочка и один спасательный круг. Пароход затонул. На ближайшем острове, до которого было километра два, прорубили просеку, направлением на то место, где стояла «Северная коммуна»...

Беспомощный мирный караван не раз становился объектом нападений самолетов противника. Однажды во время очередной атаки бомба ударила в мачту и взорвалась в воздухе. Осколками был ранен несший вахту капитан Н. П. Меньков. Его отправили в госпиталь в Сегежу. Вскоре явилась и новая беда: механик И. Г. Сверчков и помощник капитана А. И. Тарасков тяжело заболели. Их также отправили в госпиталь.

Необходимо сказать, что к весне зимовщики жестоко страдали цингой. Во время многокилометровых походов за дровами простудился, тяжело заболел и умер Николай Никифоров. Его похоронили на острове Химпески. Сын Никифорова Иван Николаевич воевал, закончил войну в Берлине. После войны стал капитаном, 46 лет отработал на внутренних водных путях Карелии, из которых 27 лет водил суда по Беломорско-Балтийскому каналу. Оставив ходовой мостик судна, И. Н. Никифоров еще долгое время работал лоцманом на канале.

Речники выдержали свою вахту с честью и до конца. В течение зимовки 1941-1942 годов они не только сумели сохранить суда Выгозерского каравана. Они сняли и отправили в Сегежу для ремонта все паровые машины. С началом навигации весной 1942 года буксир «Кингисепп», на котором капитаном был М. Д. Кукушкин, отбуксировал четыре оставшихся судна в Сегежу, а затем в Беломорск.

Об этих двух ледовых караванах навигации 1941 года, о профессиональном мужестве и личном героизме карельских речников на судоходных трассах Беломорско-Балтийского канала хоть и не всё, однако многое известно. Но был еще один. Об этом, третьем, караване говорят пока только краеведы и любители, интересующиеся неизвестными страницами минувшей войны. Официальная власть, которая всегда придерживалась теории о существовании «плохой» и «хорошей» истории, считала, что третий караван на «хорошую» историю никак не тянет, поэтому им никто и не занимался.

Караваны, о которых мы вспоминали, уходили на север в наш тыл. Вмерзшие в лёд, они, хоть и не достигли конечных точек маршрутов, но в плен не попали, поскольку дело происходило на территории, которую контролировали наши войска. Совершенно иным был финал у третьего каравана. Он ушел с рейда у шлюза № 1 ББК на юг в глубину Повенецкого залива Онежского озера, западный берег которого уже полностью находился во власти финских захватчиков. Судьба его пассажиров и членов судовых команд сложилась трагично.

О третьем ледовом караване 1941 года, о мужестве и трагедии его участников мы знаем сегодня далеко не всё. А точнее – непростительно мало. Подробный рассказ о нем непременно будет когда-нибудь написан. Произошла она в зоне ответственности

Беломорско-Балтийского канала и по праву стала одной из героических и одновременно трагических страниц его истории.

После того, как второй караван под командованием капитана А. А. Бабкина ушел на север, неподалеку от шлюза № 1, на рейде у входа в ББК, скопилось немало самого различного флота. Здесь были баржи с грузами из Подпорожья, не успевшие уйти по Волго-Балту, пароходы сплавконторы, баржи, лихтера, технический флот Беломорско-Онежского пароходства и других организаций, расположенных на Онежском побережье. Но канал принять больше никого не мог. Он элементарно замерз. На рейд выехал старший диспетчер Повенецкого техучастка В. В. Кувшинов, который побывал на судах стихийно собравшейся флотилии и сообщил эту печальную новость судоводителям. Да они и сами это хорошо понимали.

Оставаться у Повенца для речников было равносильно самоубийству. Финские войска теснили наши части уже под самим Повенцом. А после того, как Повенец пал, и финны вышли к каналу, суда и вовсе оказались на расстоянии прицельного выстрела. В ночь на 10 ноября флотилия снялась с якорей и двинулась на юг, в Онежское озеро, в свой последний отчаянный рейд.

Пробиться сквозь льды караван сумел лишь до Мегострова, что на траверзе: мыс Клим Нос, на западном берегу залива, и Челмужи, на восточном берегу. Здесь суда вмёрзли в лёд. На помощь из Шалы вышли пароходы «Ульяновск» и «Шалопасть», но они были столь же непригодными к плаванию во льдах и не смогли оказать серьезной помощи.

Что стало с караваном дальше, расскажем строчками вахтенного журнала, который вели смотритель Мегостровского маяка Онежского технического участка Беломорско-Балтийского канала Аким Петрович Рубцов и бакенщица П. С. Рубцова, вероятно, его жена.

«10 ноября. В 5 ч. с севера к Мег-маяку в замерзшем льду подошел п/х с баржей и катером. 19 ч. 20 м. с севера на юг прошел буксирный п/х «Металлист» с двумя баржами и одной нефтянкой. Ночевал против Мег-маяка во льду на рейде. (Направление на север означает – к Повенцу и Беломорско-Балтийскому каналу, на юг – в Онежское озеро – прим. авт. К.Г.)

11 ноября. В 11 ч. п/х «Металлист» снялся с якоря и курсировал на юг во льду. В 11 ч. 20 м. п/х «Восток» с возом подошел к Мегострову для погрузки дров для топлива и тут же у Мегострова замерз во льду – целиком со своим возом.

В 14 ч. п/х «Металлист» вернулся к Мегострову и целиком со своим возом замерз во льду.

В 1941 году – с 12-го на 13-е ноября, в 12 часов ночи финны забрали в плен баржи и пароходы, зазимовавшие у Мег-маяка и маячный состав – смотрителя и бакенщика, и команду п/х и барж и всех сколько везли эвакуированных на баржах.

13 ноября. Утром с рассветом русские партизаны с финнами вели ружейную стрельбу примерно часов до 12-ти дня.

14 ноября. Примерно с 9 часов утра появились русские 3 самолета и обстреливали пулеметным огнем караван, то есть баржи и пароходы, замерзшие во льду вблизи Мегостровского маяка. Кроме пулеметного обстрела с самолетов пустили две бомбы, но значительного удара каравану не нанесли. Буксирные пароходы «Металлист», «Свияжск», «Восток», «Шалопасть» достались финнам. Пароход «Работник» отчалил свой воз, оставил во льду и ушел порожнем на юг вместе со встречным пароходом «Воробьев» («Яков Воробьев» – прим. К. Г.). Финны приняли меры, [стали] ломать лед пароходами и взрывать [для того, чтобы] сопровождать караван, то есть баржи в Кал-губу для разгрузки что только какие товары имелись на баржах.

15 ноября. Маячный состав, смотрителя и бакенщика, с Мегострова финны эвакуировали в Толвуйский сельсовет на местожительство...»

Вахтенный журнал маячника Мегостровского маяка Акима Петровича Рубцова за 1941 год, который он не только сохранил, но продолжал вести на оккупированной территории до самого дня освобождения, -- пока единственный из введенных в общественный оборот документальных свидетельств трагедии третьего ледового каравана в Онежском озере, оставленных его непосредственным свидетелем.

К сожалению, большая часть известных по публикациям сообщений и фактов на этот счёт носят косвенный характер. Так, до сих пор точно неизвестно, сколько судов и барж попало к финнам? Что это были за суда и какого рода был на них груз? Верно ли, что был захвачен и вывезен в Финляндию архив Беломорско-Балтийского комбината ОГПУ СССР из 250 тысяч дел? Сколько членов судовых команд и пассажиров оказались во вражеском плену и что с ними стало? Действительно ли при попытке отбить караван у финнов на льду у Мегострова погибла целая рота наших пограничников? И если это так, то о каких партизанах писал в вахтенном журнале очевидец событий А. П. Рубцов? И почему именно о партизанах?

Ответы на эти и многие другие вопросы, связанные с неизвестной страницей войны на Севере, еще предстоит отыскать. Однако не остался в неизвестности подвиг капитана парохода «Металлист» Егора Ивановича Заонегина. Во время захвата солдатами противника мирного каравана в Онежском озере, оценив безвыходность положения, Заонегин сделал всё,

что только было в его силах. Он утопил в озере важнейшее судовое оборудование и документы. Финны расстреляли капитана тут же, у борта его парохода.

Так завершилась на судоходных трассах Беломорско-Балтийского канала первая навигация Великой Отечественной войны 1941-1945 годов.

### *Мирные заботы*

Коллегия Наркомречфлота СССР приняла решение о начале подготовительных работ по восстановлению Беломорско-Балтийского канала еще третьего марта 1942 года. С тех пор союзное и республиканское правительства и партийные органы постоянно требовали от руководителей ББК новой информации о положении дел на судоходной трассе. Канал был очень нужен стране. 13 ноября 1943 года начальник Управления пути А. И. Орехов обратился в СНК и ЦК КП(б) Карело-Финской ССР с докладной запиской, в которой сообщил, что необходимо сделать в первую очередь. По его мнению, начать следовало с траления фарватеров, который «засорён минами и другими искусственно созданными препятствиями», с восстановления знаков ограждения судового хода, строительства на берегах домиков для бакенщиков, которых, к тому же, предстояло обеспечить не менее чем двумя десятками лодок и источниками света. Пока даже в минимальном количестве не было ни лодок, ни фонарей, ни домиков, а самих бакенщиков насчитывалось лишь 50% от штатной потребности.

В числе первоочередных задач А. И. Орехов назвал восстановление плотины № 20 и перемычки у шлюза № 7, которые позволили бы перекрыть течение свободно сбрасываемой из водораздельного бьефа в Онежское озеро воды и начать её накопление. Как известно, из 113 миллионов 430 тысяч кубических метров воды, накопленной в водораздельном бьефе до войны, 102 миллиона кубометров было сброшено на головы солдат наступающих финских частей. Потерю необходимо было восполнить.

В ноябре 1943 года СНК и ЦК КП(б) Карело-Финской ССР приняли постановление «О необходимых мероприятиях по восстановлению сооружений Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина и по восстановлению судоходства на Онежском озере». Однако ничего реально сделать было невозможно – на значительной части территории Карелии еще хозяйничали оккупанты.

Летняя судоходная навигация 1944 года на северном склоне Беломорско-Балтийского канала, то есть с 10-го по 19-й шлюзы, открылась 19 мая. Правда, Выгозеро еще было покрыто льдом. Несмотря на боевые действия, острый недостаток кадров и тяжелое положение семей водников, которое особенно остро чувствовалось на судоходной трассе,

расположенной, по существу, неподалеку от прифронтальной полосы, руководство Управления пути ББК разработало и направило на утверждение в Наркомречфлот СССР план реконструкции канала. Его можно считать первым в истории канала планом реконструкции искусственной судоходной трассы.

Новый начальник Управления пути И. Н. Захаров отмечал, что «эксплуатационно-техническое состояние отдельных конструкций гидротехнических сооружений с каждым годом понижается. В настоящий момент значительная часть деревянных конструкций требует неотложного капитального ремонта».

По мнению, И. Н. Захарова, требовался капитальный ремонт для значительной части бетонных и железобетонных конструкций, следовало срочно заменять отдельные детали механизмов. С этим требованием невозможно было спорить. Третий год канал работал на износ. Кроме того, война заставила эксплуатационников совершить недопустимое: часть деревянных конструкций гидроузлов оказалось вне воды, в осушенной зоне, что резко ускорило процессы гниения древесины.

Неожиданно образовалась еще одна проблема – Архангельский облисполком категорически отказался возвращать на ББК бывших кулаков трудпереселенцев, эвакуированных с началом войны. Не помогли ссылки на правительственные постановления и обещания ГУЛАГА ОГПУ СССР (трудпереселенцы и в эвакуации работали в структуре этого ведомства). Невероятно трудно оказалось каналу получить обратно бывших кулаков и из Коми республики. Местные региональные власти всеми возможными способами препятствовали их возвращению. В результате из минимально необходимого количества работников общим числом 625 человек на ББК к навигации 1944 года было в наличии только 400 человек. Это означало, что и коллектив третью навигацию подряд будет работать в режиме военного времени -- сменами по 12 часов и без выходных.

22 июня 1944 года южный склон Беломорско-Балтийского канала освободили от противника. Тотчас вслед за военными саперами сюда вернулись гражданские специалисты. До сентября строители, гидротехники, путейцы из специально созданной правительственной межведомственной комиссии Главпромстроя НКВД и Наркомречфлота СССР под руководством видного гидротехника, одного из технических руководителей строительства канала, в будущем академика АН СССР Сергея Яковлевича Жука фиксировали масштабы разрушений и определяли объем восстановительных работ на судоходной трассе. От ББК в комиссию вошли И. Н. Захаров и А. И. Васильев. Специалисты составили подробнейшее описание всего, что было разрушено и что предстояло восстановить, -- от замены бетона поврежденных шлюзовых устоев до уборки заграждений из колючей проволоки и засыпки стрелковых ячеек на берегах канала.

Шестого сентября 1944 года И. Н. Захаров подписал документ, составленный в нескольких томах, – «Акт об ущербе, причиненном немецко-фашистскими захватчиками и их сообщниками Управлению пути Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина». В акте подробно перечислены разрушенные объекты с указанием их восстановительной стоимости. Среди перечисленного восемь гидроузлов (стоимость восстановления 82 миллиона 202 тысячи рублей), 254 здания, маяки, створы и пристани, один пароход, пять единиц несамоходного флота и три автомашины. Общая сумма работ по восстановлению южного склона канала, по мнению комиссии, составляла 92 миллиона 650 тысяч 210 рублей.

Необходимо сказать и о потерях флота Беломорско-Балтийского канала в годы Великой Отечественной войны. В ноябре 1945 года заместитель начальника Управления пути ББК А. И. Василев докладывал в Архангельск:

«Начальнику передвижения войск  
на водных путях северных бассейнов  
инженеру-майору тов. Грандофилову

«...В результате военных действий уничтожены следующие суда ББК, оставшиеся на территории, временно занятой противником:

1. одна железная шаланда, стоявшая в ремонте на Повенецком судоремонтном заводе;
2. пароход «Удобный», находившийся в капитальном ремонте на Вознесенском судоремонтном заводе;
3. 2 ветхих деревянных каюка (общая грузоподъемность 350 т.), оставленных в Повенце из-за невозможности буксировки осенью 1941 года;
4. деревянный комнеподъёмник, оставленный в Повенце».

Противник не пощадил и маяки в Онежском озере. Из 11 деревянных маяков было уничтожено и повреждено 8, а из 16 металлических осталось только 6. Финны уничтожили и маяк на Мегострове, где служил свидетель трагедии третьего ледового каравана, работник Онежского технического участка ББК Аким Петрович Рубцов с бакенщицей П. С. Рубцовой. Их вахтенный журнал мы цитировали в предыдущей главе. Здесь были разрушены обе маячные башни, кладовая и баня. В 1944 году путейцы Онежского техучастка нашли на Мегострове лишь полуразрушенный дом маячных служителей. Однако к завершению навигации 1945 года большая часть маяков на Онежском озере была восстановлена.

Возрождение к мирной жизни Повенчанской лестницы Беломорско-Балтийского канала правительством было поручено Отдельному строительному району МВД СССР под

руководством инженер-полковника Бусыгина Василия Павловича. В октябре 1944 года в Медвежьегорске расквартировалась первая группа этого подразделения, получившего привычное уху наименование «Беломорстрой». В числе первых были специалисты-управленцы во главе с В. П. Бусыгиным. Они готовились к приему основной группы строителей.

Ветеран ББК Евгений Иванович Волков вспоминал (медвежьегорская районная газета «Вперед», 1986, 31 июля):

«Мне, подростку, весной 1945 года довелось пройти по всему каналу. До восьмого шлюза пешком, далее на катере. Запомнились окопы, проволочные заграждения, сплошные минные поля с надписями «За дорогу не выходить – мины!», блиндажи и доты, разрушенные стены камер и взорванные устои голов шлюзов с вывороченными и исковерканными воротами.

Вместо шлюзовых поселков – пустыри; засыпанные песком останки дотла сожженного Повенца с многочисленными блиндажами (уже приспособленными под временное жилье возвращающимися на канал людьми) и самое грустное – сухое, с разрушенными дамбами и откосами, поросшее кустарником русло канала. Помню, мать вздыхала: «Сколько же это надо теперь лет, чтобы ликвидировать такую разруху и возродить канал?!»

Восстанавливали южную «лестницу» ББК главным образом солдаты и офицеры Красной Армии, фронтовики, бывшие в окружении либо попавшие по разным причинам в плен. После возвращения на Родину каждого из них определили в проверочно-фильтрационный лагерь на время, пока специальные службы не проверят, где и чем на самом деле занимался пленный и как себя вёл в неволе.

Большая часть обитателей этих лагерей, в просторечье называемых ПФЛ, возвращались к послевоенной жизни; те, кто был годен к продолжению службы в армии по состоянию здоровья и возрасту, -- шли служить. Но «пэфэловец», за которым открывались дела, за которые на Родине, как говорят, по головке не гладят, получал срок и становился настоящим заключенным уже в другом, «настоящем» исправительно-трудовом лагере. После войны таких лагерей в стране оказалось много крат больше, чем в довоенное время.

Как обстояло дело на восстановлении ББК, рассказывает один из бывших руководителей низшего звена (техник, бригадир) Б.В. Ковин из Пензы. В конце 80-х он откликнулся письмом на одну из публикаций автора книги о строительстве ББК «Каналоармейцы» полковника МВД И. И. Чухина из Петрозаводска. Вот некоторые выдержки из этого письма, опубликованного в книге:

«...Рабочих привезли только в начале апреля 1945 года... В мае 1945 г. началось строительство канала. По приказу мы должны были закончить его в июне 1946 года. Землеройной техники у нас не было, было только много автомашин, полученных из США... Много рабочих и инженеров погибали. Каждую неделю хоронили по 8-10 человек. Погибали из-за мин. Хотя на трассе канала работало много саперов, но мины оставались, в лес вообще нельзя было ходить, можно было ездить только по дорогам.

В июле или августе, не помню, было объявлено, что если канал будет готов в середине июня 1946 года, все рабочие на другой же день уедут домой. Этим же приказом разрешили приезжать родственникам. Я забыл сказать, что все рабочие жили в бараках без охраны и ограждения, но, тем не менее, ни один рабочий не уехал домой.

После оглашения приказа о сроках окончания восстановления канала, началась действительно сумасшедшая работа. Почти не отдыхали, трудились буквально от зари до зари. В 1946 году, когда ночей почти не стало, спали на своем рабочем месте, чтобы не терять времени на ходьбу. Питались хорошо, на этот период получали усиленное питание. К тому же приезжали родственники, привозили много продуктов.

И точно, 16 июня восстановление канала закончили, ленточку разрезали. Прошел первый пароход, а дня через 3 -4 началось движение военных кораблей, конфискованных у Германии. В июле были закончены все формальности с передачей канала в эксплуатацию, и весь наш коллектив строителей получил новое назначение – переезжать в Ленинград и начинать строительство нового оборонного завода».

Действительно, восстановленный участок канала был «условно принят» в эксплуатацию 1 июля 1946 года. Планом на навигацию была предусмотрена работа ББК до 1 июня 1946 года в составе 12-ти гидроузлов, а после 1 июня – 19 гидроузлов. Только вот передавать южный склон в постоянную эксплуатацию фактически было некому. Об этом знали заранее. Поэтому еще в мае 1946 года был составлен следующий документ:

#### «АКТ

Начальник Управления «Беломорстроя» МВД СССР инженер-полковник Бусыгин В. П. и начальник Управления пути ББК Захаров И. Н. составили настоящий акт в том, что в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 4 апреля 1946 года № 745, п. 11 «б» «Беломорстрой» принимает на себя временную эксплуатацию южного склона ББК в период со дня восстановления сквозного судоходства из Онежского озера в Белое море по

день полного окончания работ по проекту, согласованному с Министерством речного флота, и сдачи южного склона в постоянную эксплуатацию Беломорско-Балтийскому каналу».

Для организации работы на гидросооружениях южного склона канала в структуре «Беломорстроя» был создан эксплуатационный технический участок, который возглавил начальник Повенецкого техучастка Е. И. Макарьев.

26 июля министр внутренних дел СССР Круглов доложил И. В. Сталину об окончании работ по восстановлению ББК:

«Все выполненные работы приняты технической инспекцией с участием представителей Министерства речного флота с оценкой отлично и хорошо. 25 июля 1946 года проведено первое шлюзование на протяжении всего восстановленного участка канала, а 28 июля открывается регулярное сквозное судоходство. Представляю при этом рапорт строителей на Ваше имя...»

Наряду с полагающейся по условиям жанра словесной пышностью и заверениями, в рапорте говорилось, что строителями «произведено выемок и насыпей грунта 1250 тысяч кубометров, уложено 11 тысяч кубометров железобетона, срублено ряжевых конструкций 113 тысяч кубометров. В дамбы уложено 60 тысяч кубометров камня и щебня, простроено 25 тысяч квадратных метров жилых и культурно-бытовых зданий...»

От имени коллектива рапорт вождю подписали начальник Управления «Беломорстроя» МВД СССР инженер-полковник В. П. Бусыгин, секретарь ЦК КП (б) Карело-Финской ССР Г. Н. Куприянов, главный инженер «Беломорстроя» МВД СССР К. А. Малышев и начальник политотдела майор П. И. Кузнецов.

И. В. Сталин откликнулся приветственной телеграммой:

«Приветствую и поздравляю строителей Беломорстроя с завершением в короткий срок восстановления важнейшей водной магистрали – Беломорско-Балтийского канала. Проведенная вами большая работа вновь открывает водный путь для перевозок массовых грузов между Белым морем, Волгой и Балтийским морем...»

«...Группа архитекторов Гидропроекта, совместно с крупнейшими скульпторами страны, создала проект архитектурного оформления сооружений канала. В районе первого шлюза со стороны Онежского озера будет воздвигнута скульптура товарища Сталина (проект лауреата Сталинской премии скульптора Н. В. Томского и архитектора А. Я. Ковалева). Скульптура

изготавливается из цемента с поташировкой под сталь, а постамент – из полированного карельского гранита.

В центре третьего шлюза воздвигается памятник Победы (авторы Н. В. Томский и А. Я. Ковалев). Скульптура изображает группу красноармейцев под гвардейским знаменем. Памятник рассчитан на обозрение со всех сторон и хорошо будет виден со многих точек канала. В центре 7-го шлюза, на водоразделе канала, устанавливается бронзовая фигура С. М. Кирова (скульптор М. Г. Манизер).

Большое внимание уделено архитектурному оформлению шлюзовых устройств. Головы шлюзов – из камня, обработанного бучардой. Здания механизмов решаются в строгих простых формах, для их отделки использованы местные строительные материалы: различные породы камня, кирпич. Ряд зданий строится из серо-зеленого гранита с деталями из белого камня, кирпича, штукатурки.

Заново восстановленный южный участок канала будет представлять живописный ансамбль каменных шлюзов, плотин, дамб, скульптурных групп, постепенно открывающихся зрителю по мере продвижения по каналу.

Благоустроенные зеленые аллеи, идущие вдоль канала и его дамб, и широкие водные просторы создают хороший фон для величественных гидротехнических сооружений и монументальных скульптурных групп.

(Журнал «Архитектура и строительство», 1946 год, № 21-22»)

В 1946 году судоходное движение по Беломорско-Балтийскому каналу вновь активизировалось. Если за годы войны, начиная с навигации 1940 года (25 522 шлюзования), к 1945 году (4130 шлюзований) интенсивность судопропуска сократилась более чем в шесть раз, то в 1946 году она выросла до 6813 шлюзований. При этом по большей части работали все 19 шлюзов (5683 шлюзования), а не только 10 северных. Семь восстановленных шлюзов Повенчанской лестницы ББК в первую послевоенную навигацию 1946 года провели 1130 шлюзований.

ББК начинал новую мирную страницу своей трудовой биографии. Вернувшийся с Волги земснаряд «ББ-1» углубил судовой ход к шлюзу № 1 и прорыл канал шириной 50 метров от Повенецкого рейда до пристани Повенец на острове Воротной. Поток воды из водораздельного бьефа и гора песка, принесенная сюда от шлюза № 5 в первую неделю декабря 1941 года, до неузнаваемости изменили карту дна в этом районе. Углубляя и расширяя фарватер на входе в канал, «ББ-1» извлек в навигацию 1946 года 149830 кубометров донного грунта, выполнив при этом полтора годовых плана. Работать было трудно из-за затопленных на рейде судов и неразорвавшихся снарядов. Дважды за лето мины

и снаряды, подхваченные со дна ковшом земснаряда, взрывались чуть ли не на палубе, не принеся, к счастью, вреда членам команды.

Вспоминает ветеран ББК Евгений Иванович Волков:

«В общем строю восстановителей трудились и ветераны канала, бывшие строители и эксплуатационники. Среди них М. М. Григорович, П. Д. Смирнов, начальники шлюзов Ф. Я. Чуркин и Н. А. Смирнов, специалисты-гидротехники С. И. Чеботарев, Д. И. Сидоров, Н. К. Леонтьев, Г. С. Борщенко и многие, многие другие. Большую помощь оказывали в восстановлении разрушенного хозяйства канала работники северного склона и работники пароходства. Самоотверженно трудились вернувшиеся фронтовики, в том числе даже тяжело раненные, инвалиды войны, такие как М. М. Быков, В. И. Гнетнев, М. И. Фокин и другие».

Обслуживание гидросооружений, флота и пристанского хозяйства, ремонты и другие работы на канале давались с немалым трудом. Не было ни собственных механических мастерских, ни лесопилки. Даже озерного парохода, пригодного для обслуживания обстановки на Онежском озере, на канале не было. О состоянии технической оснащённости путейцев канала в послевоенное время лучше всего говорит набор оборудования, которое они использовали для обозначения границ судовых ходов: электролампы – 80 штук, ацетиленовые проблесковые автоматические фонари – 116 штук, керосиновые лампы 7 и 10 линий – 826 штук...

При этом следует отметить, что вопреки очевидным трудностям послевоенного плавания, по вине путейцев ББК в 1946 году произошла только одна авария. Пароход «Роза Люксембург» повредил руль при ударе о старую сваю, оставшуюся от довоенной запани для сплотки леса. Убыток составил 3332 рубля.

В навигацию 1946 года эксплуатировались 2365 километров судоходных фарватеров на трассе ББК, в Онежском озере и подходов к пристаням.

Несмотря на летние рапорты и приветственные телеграммы по поводу восстановления транзитного движения по каналу, «Беломорстрой» МВД СССР продолжал работы на южном склоне ББК. Управление пути при поддержке Министерства речного флота СССР не торопилось с приемкой объектов в постоянную эксплуатацию. В ноябре 1946 года была создана комиссия в составе: В. А. Малышева -- главного инженера «Беломорстроя» МВД СССР; Б.С. Абелева -- заместителя главного инженера «Беломорстроя» МВД СССР; Е. И. Макарьева – начальника эксплуатационного технического участка «Беломорстроя» МВД

СССР; А. И. Василова – главного инженера Управления пути ББК; Н. И. Логунова – начальника филиала бюро Гидропроекта МВД СССР.

Как отмечено в документе, комиссия была создана «для проведения осмотра восстановленных сооружений южного склона ББК по окончании первой, после восстановления, навигации 1946 года, продолжавшейся с 1 августа по 1 ноября 1946 года, с целью установления технического состояния гидротехнических сооружений».

1 ноября началось и 18 ноября закончилось опорожнение бьефов и шлюзов. После этого комиссия тщательно обследовала, зафиксировав все недоделки и недостатки. 31 октября 1946 года были приняты в постоянную эксплуатацию восстановленные гидросооружения шлюза № 8. 12 мая 1947 года комиссия вновь тщательно осмотрела перезимовавшие в осушенном состоянии гидросооружения шлюзов №№ с 1 по 7 Повенчанской лестницы и осталась удовлетворенной. Тем не менее, в документе записали, что «в постоянную эксплуатацию ББК эти гидросооружения должны быть переданы в навигационный период при наполненных бьефах».

Таким образом, лишь спустя без малого год, весной 1947 года, было принято окончательное решение: «Признать, что все гидротехнические сооружения южного склона и шлюза № 8 Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина готовы к нормальной эксплуатации».

«Акты приемки в постоянную эксплуатацию гидросооружений южного склона ББК после восстановления их «Беломорстроем» составили 528 листов. Общая инвентарная стоимость всех передаваемых от строителей эксплуатационникам канала гидроузлов, вместе с гражданскими сооружениями и постройками в Повенце и Медвежьегорске, включая установку скульптур «Парашютистка» и «Детская группа» у здания Повенецкого техучастка, определена в 77 миллионов 780 тысяч 489 рублей 69 копеек.

В январе 1947 года Совет Министров Карело-Финской ССР рассмотрел на своем заседании ситуацию на ББК и принял постановление «О подготовке Управления пути Беломорско-Балтийского канала имени тов. Сталина к навигации 1947 года» (№ 50 от 24 января). С обстоятельным докладом о проблемах выступил начальник Управления пути И. Н. Захаров. Разумеется, не обошел он и положение с кадрами. К тому времени на канале было занято менее 800 работников, из которых более 350 человек были женщины. «Недокомплект» составлял почти 200 человек. В 1946 году Совет Министров КФССР разрешил каналу провести оргнабор рабочей силы в Беломорском, Сегежском, Медвежьегорском и Тунгудском районах, географически примыкающих к трассе ББК. Разрешение касалось только 75 человек, но и их набрать не удалось. 28 июня 1946 года

руководители ББК телеграфировали в Петрозаводск заведующему бюро по учету и распределению рабочей силы Совета Министров КФССР Г. Полоскову:

«ББКанал оргнабору завербовал сельсоветах районов Медвежьегорском 28 Беломорском 17 Сосновецком 7. Всего 52 человека. Сегежский Тунгудский категорически выделении отказались. Срок набора истекает. Прошу воздействия районы».

Во втором квартале 1946 года по оргнабору на работу на ББК поступили 75 человек, из которых 18 демобилизованные из армии и 31 возвратившийся из эвакуации трудпереселенец. Однако качество этого пополнения, мягко говоря, оставляло желать лучшего. Скажем, из 75 человек кадровики не могли отобрать ни одного, кто по состоянию здоровья был пригоден для работы в качестве грузчика или в плавсоставе.

Постановлением Совета Министров Карело-Финской ССР № 50 от 24 января 1947 года (пункт 2) предписывалось:

«...Направить а течение 1947 года в распоряжение Управления пути ББК имени Сталина:

инженеров-гидротехников 5 человек;

инженеров-строителей 1 человек;

инженеров-механиков 1 человек;

техников-гидротехников 3 человека.

Председатель Совета Министров Карело-Финской ССР

Управляющий делами

П. Прокконен

А. Демидов».

1947 год остался по-своему знаменательным не только в истории ББК, но и всей страны. Именно в этом году отменили систему жесткого нормирования продуктов и товаров – памятные в народе «карточки». Провели денежную реформу. Новые деньги оказались более «весомыми» по своей покупательной способности. На канал во всё более массовом порядке возвращались эвакуированные в первый год войны трудпереселенцы. В большинстве своем это были подготовленные и знающие дело квалифицированные рабочие, и их здесь принимали особенно радушно. В частности, вернулся из Коми республики и сразу же, с 1 декабря 1947 года, назначен старшим надзорщиком шлюза № 17, а затем механиком стахановец предвоенных лет Василий Иванович Гнетнев. Дважды раненный в боях на Синявинских болотах и на берегу реки Мга при снятии блокады с Ленинграда, он стал инвалидом второй группы. Вместе с супругой, Александрой Дмитриевной, которая также до выхода на пенсию (и еще много лет после) отработала на шлюзе, Василий Иванович привез из Коми республики на канал и своего сына, которому в те дни исполнилось чуть более месяца от роду, -- автора этих строк.

Начальником шлюза № 17 в 1947 году работал Степан Гаврилович Лайкачев. В коллективе трудились в то время 15 человек. В приказах руководства среди отмеченных за трудовые успехи были старший надзорщик Н. М. Березин, судопропускники И. И. Иванова и А. С. Панченко.

На первое января 1947 года Управление пути Беломорско-Балтийского канала состояло из девяти отделов, в котором работали 30 специалистов (при двух вакансиях). Структура и персональный состав Управления были такими:

Руководители:

начальник Управления пути	Захаров Иван Николаевич;
заместитель начальника	Крайнов Иван Иванович;
главный инженер	Василов Алексей Иванович;

Начальники отделов:

службы пути	Соколов Василий Константинович;
отдел гидротехнических сооружений	Смирнов Александр Павлович;
технический отдел	Прокофьева Клавдия Андреевна;
механико-судовая служба	Шульпин Георгий Иванович;
плановый отдел	Ульянов Михаил Сергеевич;
учетно-финансовый отдел	Хахилев Степан Александрович;
отдел кадров	Воробьев Яков Петрович;
отдел материально-технического снабжения	Шумович Александр Семенович;
общий отдел	Диева Зоя Александровна.

Командный состав основного флота ББК:

пароход «Нева»	– капитан Ильин Дмитрий Федорович, механик Воронкин Петр Георгиевич;
пароход «№ 60»	-- капитан Устинков Иван Николаевич, механик Евстрепков Александр Игнатьевич;
пароход «Бакунин»	--капитан Вахрушкин Александр Степанович, механик Миронов Иван Андреевич;
пароход «Диксон»	--капитан Юрицын Ефим Алексеевич, механик Юрченко Павел Аверьянович;
пароход «Рабочая надежда»	–капитан Кузнецов Петр Владимирович;

земснаряд «ББ-1»	--командир Лопский Яков Алексеевич, багермейстер Алексеев Михаил Алексеевич, механик Холичев Николай Васильевич;
плавэкскаватор	--багермейстер Сухомлинов Филипп Ефимович, механик Васильев Дмитрий Васильевич.

В рабочую флотилию Беломорско-Балтийского канала навигации 1947 года входили также небольшие моторные катера «Чайка», «Гидрограф» и другие, а также несколько единиц несамоходного флота. На шлюзах №№ 8, 10, 11, 12, 14 и 19 работали электростанции, в обслуживании которых было занято 75 специалистов. Управление пути ББК эксплуатировало шлюзы лишь с 8-го по 19-й, поэтому на гидросооружениях работали только 197 человек.

Как мы уже говорили, после восстановления шлюзы с 1 по 7-й определенное время находились в ведении «Беломорстроя» МВД СССР. 18 ноября 1947 года технический эксплуатационный участок «Беломорстроя» МВД, который и занимался эксплуатацией шлюзов Повенчанской лестницы в течение навигаций 1946-го и 1947 годов, был ликвидирован, и контроль за сквозным судоходством на всей трассе канала вновь полностью перешел к Управлению пути ББК.

17 июля 1947 года начальник Управления пути ББК издал приказ:

«Начальнику Повенецкого техучастка  
т. Грек В. Т.

...к 20 июля с.г. произвести переезд конторы технического участка из Надвоиц в Повенец... в связи с приближающейся приемкой от «Беломорстроя» гидроузлов Повенчанской лестницы».

И. Н. Захаров».

Управление пути канала активно занималось работами по обустройству судоходных путей на всем протяжении трассы. Шло интенсивное комплектование штатов бакенщиками, старшинами обстановочных постов. В 1947 году в зоне ответственности Сосновецкого техучастка работали 56 специалистов обстановки, Повенецкого техучастка – 120 специалистов, Онежского техучастка – 170 специалистов. Всего в обстановке на канале было занято в этот год 346 человек.

Повышенное внимание к обеспечению безопасности плавания по каналу объяснялось просто: страна восстанавливала разрушенное в годы Великой Отечественной войны

народное хозяйство, и поток грузов все возрастал и возрастал. Беломорско-Балтийский канал к большой работе был готов.

«Приказ

по Управлению пути Беломорско-Балтийского канала им. Сталина

г. Медвежьегорск

№ 40а

3 июля 1947 года

За работу по уходу за 2-мя коровами и телятами Управления пути курьеру Назаровой Анне Николаевне выплачивать дополнительно к основной зарплате 150 руб. в месяц с 20 апреля 1947 года за счет реализации поступаемой продукции согласно плана.

Начальник Управления пути ББКанала

им. Сталина

И. Захаров».

Постановлением Совета Министров СССР от 4 апреля 1946 года № 745 с июля 1946 года сквозное судоходство на ББК было восстановлено официально. В связи с этим, согласно распоряжения Главного управления внутренних водных путей Министерства речного флота СССР и приказа по Управлению пути ББК от 16 августа 1946 года № 36, аппарат Управления пути канала переехал из Беломорска в Медвежьегорск. Это произошло 22 августа 1946 года.