

## «Славную дорогу строят чекисты»: строительство автомагистрали Москва–Минск в 1936 г.

**Аннотация:** Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР был ориентирован на ускоренную индустриализацию страны, предусматривая, помимо прочего, широкое развертывание строительства автомобильных дорог областного значения и сооружение дорог высшего уровня – автомагистралей. В ситуации острой нехватки ресурсов всех типов – финансовых, материально-технических, рабочей силы – руководством страны было принято решение о привлечении на строительство дорог заключенных ГУЛАГа. Приказ НКВД № 0012 от 10 января 1936 г. «О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой на автодорожном строительстве, заключенными» включил в сферу деятельности НКВД и эту отрасль народного хозяйства. ГУЛАГ поставлял на стройки заключенных, для инженерно-технического обеспечения работ в НКВД был организован ГУШОСДОР – первый главк, имевший только производственные функции. 5 февраля 1936 г. началось сооружение первых советских автомагистралей Москва–Минск и Москва–Киев, для чего были организованы Вяземский и Калужский исправительно-трудовые лагеря НКВД. Из нескольких проектов дорог, предложенных на рассмотрение Сталину, был выбран тот, который отвечал возможностям и потребностям государства. Предполагалось в 1936 г. с нуля возвести земляное полотно трассы, в 1937 г. – уложить асфальтобетонное покрытие. В Вяземлаге на работах было занято: в апреле – 12 тысяч заключенных, в июле – 44 тысяч, в октябре – 56 тысяч. Кроме того, на возведении дороги трудились тысячи колхозников, организованных в порядке общественных работ – «трудового участия населения». За рубежом возведение этих дорог было расценено как усиление экспансионистской политики Советского Союза.

**Ключевые слова:** сталинизм, ГУЛАГ, Вяземлаг, автомагистраль, шоссе Москва–Минск, исправительно-трудовой лагерь, ГУШОСДОР НКВД, заключенные, строительство дорог, принудительный труд.

**Annotation:** The second Five-Year Plan for the development of the USSR national economy was directed at accelerating the country's industrialisation, stipulating among else the wide-scale construction of transport highways of regional significance and the installation of the highest quality roads – highways. Under the conditions of severe scarcity of all kinds of resources – financial, material-technical, workforce – the country's leaders made the resolution to utilise GULAG prisoners in the construction of roads. The order of the People's Commissariat for Internal Affairs No. 0012 from 10 January 1936 "About the replacement of the civilian labour engaged in highway construction with prisoners" added this branch of the national economy to the People's Commissariat's scope of activity. The GULAG delivered prisoners to work sites and the General directorate of highway roads was established to provide engineer and technical work assistance to the People's Commissariat – the first directorate to only have production activities. On 5 February 1936 began the installation of the first Soviet highways Moscow–Minsk and Moscow–Kiev, for which the Vyazem and Kaluga correctional labour camps of the People's Commissariat were organised. From the several road projects submitted for Stalin's review, the one which corresponded to the government's resources and needs was chosen. It was projected that the highway's roadbed would be built from scratch in 1936 and in 1937 the asphalt pavement would be laid. The Vyazem camp for these works engaged 12,000 prisoners in April, 44,000 in July, and 56,000 in October. Moreover, thousands of collective farmers worked on the road construction site, organised in a public work order – "the population's labour participation". The creation of these roads was perceived abroad as the strengthening of Soviet Union's expansionist policy.

**Key words:** Stalinism, GULAG, Vyazem camp, highway, Moscow–Minsk highway, correctional labour camps, People's Commissariat for Internal Affairs' General directorate of highway roads, prisoners, road construction, forced labour.

Статья написана в рамках выполнения госзадания Минобрнауки № 33.2471.2014/К, проект «Советская Россия в оценках мировых научных, политических и общественных институтов»

Отечественная историография истории транспорта отражает весьма неравномерный интерес исследователей к разным его отраслям. Проблемы сооружения и эксплуатации железных дорог пользуются повышенным вниманием, в то время как шоссейным в этом отношении повезло меньше. Но даже те книги, которые посвящены истории дорожного строительства, содержат весьма скудную информацию о ее довоенном периоде. Одной из таких трасс, чья история была успешно «забыта» в советской историографии, является шоссе Москва–Минск – первая советская автомагистраль, по техническим характеристикам соперничавшая с лучшими дорогами того времени – американскими хайвеями и немецкими автобанам 1930-х гг. Официальная отечественная история шоссе Москва–Минск берет свое начало с подвига советских инженерных войск, силами которых во время Великой Отечественной войны была восстановлена разрушенная нацистскими войсками дорога.

Современные авторы, которые рассматривают историю сооружения дорог как развитие техники и технологий, продолжают игнорировать «человеческий фактор». Но дорога – это не только дорожные механизмы и формулы покрытий, но и труд ее строителей – от чернорабочих до инженеров. С «ведомственной» точки зрения история возведения первых советских шоссе совсем не героическая в официальном понятии этого слова: основную массу «людских ресурсов», занятых на работах, составляли заключенные ГУЛАГа.

В октябре 1935 г. Всесоюзное центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс), в ведении которого находилось все дорожное строительство страны, было передано в НКВД со всеми вытекающими отсюда последствиями. Уже в январе 1936 г. вышел приказ НКВД о замене вольнонаемных, работавших на сооружении автогужевых дорог, заключенными [45]. Согласно ему на дорожно-строительных работах стали использоваться осужденные, содержащиеся в исправительно-трудовых колониях. В феврале того же года для сооружения двух первых автомагистралей были организованы исправительно-трудовые лагеря – Вяземский и Калужский [46]. Автором был изучен состав заключенных Вяземского лагеря НКВД, занятых на строительстве дороги Москва–Минск [23а]. Вся документация, отражавшая деятельность лагерей, была засекречена [61].

«Архивная революция» начала 1990-х гг. открыла доступ к огромному массиву документов самому широкому кругу исследователей. В числе прочих были рассекречены материалы, отражающие историю строительства автомобильных дорог в 1930-е гг., в том числе и шоссе Москва–Минск. Однако приходится констатировать, что в современный период эта страница отечественной истории по-прежнему находится в тени. В лучшем случае использование труда заключенных ГУЛАГа на сооружении автомагистралей лишь кое-где упоминается. Так, Вяземлаг назван в альбоме-путеводителе «Дорогами Смоленской области» (2005), выпущенном Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта РФ [13]. На официальном сайте управления автодороги Москва–Минск (М1) опубликована информация 1970-х гг. [6]; в некоторых изданиях практика возведения шоссе продолжает именоваться «методом народной стройки».

В «постархивный период» самая полная информация о Вяземлаге была собрана сотрудниками Международного общества «Мемориал» и опубликована отдельной статьей в справочнике «Система исправительно-трудовых лагерей. 1918–1960» (1998) [24; 25; 26].

Ученые, занимающиеся историей принудительного труда в СССР, изучают, как правило, те лагеря и строительства, в которых с максимальной полнотой отражена сущность сталинского ГУЛАГа – тяжелейший физический труд заключенных в экстремальных климатических условиях, произвол администрации на всех уровнях. Соловки и Беломорско-Балтийский канал, лагеря Колымы и Воркуты изучаются и отечественными, и зарубежными авторами уже не один десяток лет. Интерес к их истории не ослабевает, исследователи открывают все новые и новые аспекты их функционирования. Эти лагеря стали олицетворением сталинизма в целом и «архипелага ГУЛАГ» в частности в массовом общественно-политическом сознании.

В то же время «отраслевой подход» к изучению ГУЛАГа позволяет исследователям прийти к неожиданным наблюдениям. Характерным примером является сборник документов «Заключенные на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР» (2008) [20]. Так, один из выводов, к которым пришли авторы, заключается в том, что лагеря, специализировавшиеся на строительстве энергетических и гидротехнических объектов, как правило, относились к разряду «относительно благо-

получных» и демонстрировали сравнительно низкие показатели смертности по сравнению с ГУЛАГом в целом [7, 23–24].

В современной англоязычной литературе факт сооружения в 1930-х гг. советских шоссе отмечается в книге «The Economic Transformation of the Soviet Union, 1913–1945» (1994). В статье «Транспорт» британский военный историк Джон Уэствуд (J. N. Westwood), подробно рассказывая о железнодорожном и водном транспорте, лишь упоминает сооружение двух внутренних дорог с улучшенным покрытием («improved-surface road») Москва–Минск и Москва–Киев [68, 180].

Попытка воссоздания сколько-нибудь полной картины истории возведения первых советских хайвеев была предпринята профессором Мичиганского государственного университета, более четверти века преподающим историю России и Европы, Льюисом Сигельбаумом (Lewis H. Siegelbaum). Его книга «Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile» (2008), посвященная истории советского автомобиля, отличается научной новизной, оригинальностью подхода и целым рядом других несомненных достоинств [67]. Автор попытался привлечь все доступные современные источники и вписать историю возведения двух первых советских шоссе в общеисторический контекст, однако на нескольких страницах, раскрывающих историю дороги Москва–Минск, сделано не менее десяти фактических ошибок. Книга получила две награды от Американской ассоциации развития славистики (American Association for the Advancement of Slavic Studies), в 2011 г. была издана на русском языке [53].

В данном исследовании мы попытаемся воссоздать картину начала сооружения автомагистрали Москва–Минск, опираясь главным образом на рассекреченные в 1990-х гг. документы ГАРФ. В основу статьи легли секретные и совершенно секретные приказы НКВД (ф. 9401) и материалы из «спецхрана ГУЛАГа» (ф. 9414). Та часть фонда Главного управления строительства шоссейных дорог НКВД (ГУШОСДОР), которая хранится в ГАРФ, не содержит документов интересующего нас периода. Привлечены также материалы Государственного архива Смоленской области (ГАСО) и Государственного архива новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО). Архив Вяземлага, заключенные которого трудились на возведении дороги, может содержать интересующую нас информацию, однако в настоящее время его местонахождение неизвестно. По всей видимости, он был или уте-

рян, или, что более вероятно, уничтожен, как и архивы многих других ИТЛ [61, л. 24–25].

В 1930-е гг. Советский Союз, переживавший бурные процессы индустриализации, был бездорожным государством. Создание современной транспортной сети страны (автомобильных и железных дорог, оборудованных внутренних водных путей) отвечало целям модернизации страны. До начала первой пятилетки дороги в стране не строились, шло лишь восстановление существовавших. В первом пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1928–1932) особое внимание уделялось развитию железнодорожного и водного транспорта. За этот период всего было построено 93 тыс. км автогужевых дорог, из которых 12,5 тыс. км – с гравийным (так называемым твердым) покрытием [30, 21–23].

До середины 1930-х гг. лучшими дорогами страны были автогужевые. Техническими условиями (ТУ) было предусмотрено устройство на них двухслойного гравийного покрытия. В действительности более 80% строившихся дорог имели лишь легкое гравийное покрытие, местами уложенное только в один слой, что допускалось действовавшими ТУ в целях удешевления строительства. К середине 1930-х гг. автогужевые дороги уже относились к устаревшему типу, они были приспособлены к движению гужевого, но не автомобильного транспорта.

Второй пятилетний план (1933–1937) предусматривал ликвидацию «в основном бездорожья в стране путем развертывания строительства сети грунтовых и шоссейных дорог и широкого развертывания дорожного строительства за счет местных ресурсов» [59, 218]. Общую сеть дорог планировалось увеличить на 210 тыс. км. По сравнению с первой пятилеткой финансирование автодорожного строительства было увеличено в три раза. В числе основных задач значилось сооружение 17 автомагистралей, в том числе и Москва–Минск.

По оценкам специалистов, развитие технологии дорожного строительства в СССР в это время отставало от европейской на 10–20 лет, остро не хватало дорожной техники и механизмов, однако имевшаяся база позволяла начать возведение первых отечественных шоссе. Автомагистрали по техническим условиям резко отличались от всех ранее сооружавшихся дорог страны. Принципиально новым было то, что в основу расчетов (горизонтальной видимости, радиусов кривых и др.) была положена скорость.

Становление организационной структуры автодорожной отрасли началось в 1928 г., когда в Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) было организовано Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта. В 1931 г. автотранспорт и дороги были выделены в отдельную отрасль, руководство которой стало осуществлять Всесоюзное центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) при СНК СССР [23, 92–93, 222–223].

В первые годы второй пятилетки СНК принял ряд постановлений, направленных на модернизацию системы управления дорожным хозяйством страны [33; 34]. Принципиальным шагом в ходе этого реформирования стала передача Цудортранса в НКВД СССР (Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г.).

В ноябре 1935 г. была подготовлена обширная докладная записка наркома внутренних дел Г. Г. Ягоды и начальника Цудортранса Г. И. Благодорова И. В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса [11]. Текущая ситуация с сооружением дорог характеризовалась в ней следующим образом. В 1935 г. на возведение магистралей было выделено 108,33 млн руб., которые были распределены на 38 строек, в среднем по 2,85 млн руб. на каждую, что составило около 17% от средней стоимости одной стройки. В результате распыления средств каждая дорога сооружалась по несколько лет, огромная часть денег расходовалась на содержание управленческого аппарата, дорожно-строительные машины не использовались на полную мощность. Пока строились новые участки дороги, разрушались ранее построенные. К моменту окончания работ дороги в целом оказывались непроезжими.

В записке предлагалась новая организация капитальных автодорожных работ на 1936 г.: во-первых, отказ от распыления средств и дорожных механизмов по всей стране и сосредоточение их на главных магистралях; во-вторых, отказ от строительства узких (шириной до 5 м) дорог.

К выполнению большого объема работ в 1936 г. аппарат Цудортранса был не готов. Изыскательские работы трасс магистралей и карьеров не были закончены, не было проектов и смет. Поэтому в 1936 г. предлагалось построить только три шоссе: Москва–Ленинград, Москва–Горький и Москва–Минск. Цели строительства дорог заключались в усилении обороноспособ-

ности страны, развитию местного дорожного строительства и уменьшении государственных потерь по эксплуатации автотранспорта, вызванных бездорожьем. В случае войны по шоссе возможно было организовать быструю массовую переброску войск на автомашинах. Согласно расчетам по шоссе Москва–Минск возможно было перебрасывать на автомобильном транспорте две стрелковые дивизии в сутки (людей и материальную часть). Расчетное время нахождения в пути каждой дивизии определялось в 32–34 часа, включая все необходимые стоянки [11, 138].

Некоторые авторы главную причину строительства первых советских магистралей видят в растущей автомобилизации страны [30, 24]. В Германии строительство автобанов началось в то время, когда один автомобиль приходился на 50 человек, в США – когда один автомобиль приходился на 5 человек [62, 425]. В СССР весной 1935 г. с конвейера Горьковского автомобильного завода сошел стотысячный автомобиль страны. Если взять известную по переписи 1937 г. численность населения (162 млн чел.) [14, 31], то в СССР в это время один автомобиль приходился в среднем на 1,6 тыс. человек.

Несомненно, начинавшийся процесс автомобилизации страны оказал непосредственное влияние на принятие решения о сооружении первых шоссе. Однако при определении приоритетности главную роль сыграл внешнеполитический фактор. В приказе о начале возведения двух первых советских автомагистралей (Москва–Минск и Москва–Киев) говорилось об их «важнейшей народно-хозяйственной и оборонной роли» [46, л. 81], однако налицо был явный военно-стратегический приоритет.

### Проект и финансирование

С точки зрения экономической целесообразности план сооружения магистрали Москва–Минск никак нельзя отнести к числу сталинских проектов, порожденных его гигантоманией, к нему, скорее, подходит определение «реальный». Технический проект, каким он был утвержден, наиболее объективно соответствовал как потребностям, так и возможностям государства.

В данном случае уместно вспомнить мнение американского историка, одного из отцов-основателей тоталитарной школы Р. Конквеста, согласно которому экономика сталинского ГУЛАГа была «иррациональной» и не поддающейся логическому объяснению, а многие экономиче-

ские проекты были порождены склонностью советского руководства, и особенно самого Сталина, к гигантомании [65].

Было разработано несколько проектов строительства автомагистрали Москва–Минск. Дешевый вариант расширения извилистого Старого Смоленского тракта, пересекающего большое количество сельских и городских населенных пунктов, не соответствовал техническим условиям, предъявляемым к дорогам класса автомагистралей.

Был также разработан и другой проект, предполагавший пролегание трассы напрямую от Москвы до Минска. В нем предусматривалась проезжая часть шириной 18 м с трехметровой разделительной полосой. Все пересечения с железнодорожными линиями и автодорогами с усовершенствованным покрытием проектировались на разных уровнях. Параллельно магистрали должен был проходить тракторный путь, через каждые 5 км предполагалось построить каменные арки для перегона скота. Стоимость этого проекта в сметных ценах 1935 г. составляла более 1 млрд рублей, срок ввода в постоянную эксплуатацию – 1942 г. [1].

Этот поистине грандиозный проект был изменен в сторону значительного сокращения объемов работ и удешевления их стоимости. Были отвергнуты многие «излишества», в т. ч. сооружение тракторного пути и арочных перегонов для скота. Пересечение с автогужевыми дорогами было предусмотрено в основном на одном уровне. Ширина магистрали осталась 18 м, в т. ч. с асфальтобетонным покрытием – 12 м. Сметная стоимость ввиду этого сократилась до 600 млн рублей [1].

В настоящее время техническая документация на строительство первой советской автомагистрали недоступна для широкого круга исследователей. В 1976 г., в год 40-летия начала возведения шоссе Москва–Минск, для служебного пользования коллективом авторов был подготовлен альбом «Автомагистрали Москва–Минск 40 лет», один экземпляр которого хранится в Общероссийском отраслевом музее истории автомобильных дорог России (Москва) [1]. В нем приведены следующие технические характеристики окончательного проекта первого советского шоссе.

Общее протяжение автомагистрали – 694,8 км, из которых с двухслойным асфальтобетонным покрытием толщиной 8 см – 122 км, цементобетоном – 6 км, однослойным асфальтобетоном толщиной 5 см – 566,8 км.

1. Ширина земляного полотна – 18 м.
2. Ширина земляного полотна под Москвой – 21,5 м.
3. Ширина проезжей части покрытий с асфальтобетоном – 12,0 м.
4. То же под Москвой – 18,5 м.
5. Поперечный уклон проезжей части – 2%.
6. Прямые участки дороги составляют 94%, кривые – 6%.
7. Видимость – 300 м.
8. Расчетная скорость движения – 120 км/ч.

На разных уровнях дорога должна была пересекать шесть железнодорожных линий (Кубинскую ветку, линии Москва–Минск, Ржев–Вязьма, Смоленск–Витебск, Орша–Витебск, Орша–Лепель), остальные семь – на одном уровне. Пересечение с автогужевыми дорогами было запроектировано преимущественно на одном уровне.

Проект предусматривал под всеми видами каменного основания устройство подстилающего песчаного слоя толщиной от 25 до 40 см в зависимости от грунта земляного полотна. Также планировалось сооружение бетонированных водоотводных канав со спуском воды в 600–700 м от магистрали.

Ширина дороги и оборудование ее сигнализацией должны были исключить возможность столкновения машин: «Знаки сигнализации для трассы изготавливаются в Москве по лучшим иностранным образцам. Сигналы снабжены специальными отражающими стеклами» [4, 2].

Как и большинство гулаговских строек 1930-х гг., строительство шоссе Москва–Минск началось и долгое время велось без утвержденных проектов и смет. Согласно приказу НКВД № 0050 ГУШОСДОР должен был еще к 1 марта 1936 г. закончить и представить на утверждение проекты и сметы шоссе, планы и графики организации работ. К 15 июля главный архитектор строительства канала Москва–Волга (Дмитлаг) И. С. Фридлянд должен был «обеспечить окончание всех проектов гражданских сооружений на автомагистрали и рабочих чертежей к ним» [46, л. 81об.].

Окончательный (третий) вариант генерального технического проекта дороги был представлен на рассмотрение ГУШОСДОРа только в начале 1938 г. Технические параметры шоссе были утверждены следующими: общая протяженность – 694,8 км, из которых с двухслойным восьмисантиметровым асфальтобетоном – 122 км, с однослойным пятисантиметровым – 567 км. Каменное основание под шоссе –

от 18 до 26 см, подстилающий песчаный слой под каменное основание – от 25 до 40 см.

Этот проект предполагал следующие виды и объемы работ: земляные работы – 18,9 млн м<sup>3</sup>, железобетонные работы (на искусственных сооружениях) – 114,2 тыс. м<sup>3</sup>, асфальтирование – 8 298 тыс. м<sup>3</sup>, мощение (шириной 12 м) – 4,2 млн м<sup>3</sup>, пакеляж – 980 тыс. м<sup>3</sup>, гравийное шоссе – 3,12 млн м<sup>3</sup>, цементобетон – 185 тыс. м<sup>3</sup>, временные гражданские сооружения – 1,4 млн м<sup>3</sup>. Общая проектная стоимость сооружения по этому варианту проекта была определена в 561,9 млн руб., в т. ч. 20,8 млн руб. возвратных.

Рассмотрение и утверждение генерального проекта и смет автомагистрали тянулось еще почти год. Согласно «Справке о состоянии утверждения технических проектов и смет по строительству ГУЛАГа НКВД на 1 июня 1938 г.» время отсрочки представления проекта и смет по дороге Москва–Минск решением СНК СССР от 25 апреля 1938 г. № УД-103-92 было перенесено на 1 июля 1938 г. Пересоставленная смета была направлена на заключение в Промышленный банк СССР, который затем должен был представить ее в СНК СССР на утверждение. В одном из документов, датированных ноябрем 1938 г., зафиксировано: «...автомагистраль Москва–Минск <...> проезжая часть заканчивается в ноябре 1938 г., а проекта и смет они не имеют до сих пор» [12].

В окончательном варианте технический проект и генеральная техническая смета автомагистрали Москва–Минск были утверждены постановлением Экономического совета при СНК СССР лишь в конце 1938 г. (постановление № 1398).

Несмотря на то что еще в 1934 г. было принято решение СНК СССР «О прекращении бессметного и беспроектного строительства» [56], ситуация, подобная сложившейся на строительстве шоссе Москва–Минск, была характерной для большинства лагерных строек. Так, по состоянию на середину ноября 1938 г. в ГУЛАГе только 9 из 28 строек имели утвержденные технические проекты и сметы [22, 152].

Финансирование сооружения магистрали Москва–Минск ввиду отсутствия утвержденных Экономическим советом смет производилось по особому решению правительства [22, 155]. Финансирование осуществлялось периферийным отделением Промышленного банка СССР на основании указаний центрального банковского офиса по счетам выполненных работ, представ-

ляемых Управлением строительства и Вяземлага. Перечисление денежных средств осуществлялось через Вяземское отделение Всесоюзного банка финансирования капитального строительства промышленности, транспорта и связи.

### Решение проблемы поиска рабочей силы

Запланированные объемы работ на возведении шоссе были колоссальными, сроки выполнения их – предельно сжатыми. Согласно приказу НКВД № 0050 за строительный сезон 1936 г. планировалось с нуля возвести земляное полотно дороги и сделать гравийное основание шоссе, в 1937-м – уложить асфальтобетон.

Ключевой становилась проблема быстрого сосредоточения на объекте необходимого количества рабочих рук, которая усугублялась отсутствием на строительстве элементарных бытовой и производственной инфраструктуры.

К середине 1930-х гг. способ разрешения этой проблемы для руководства страны был понятным – использование принудительного труда. Представленные И. Сталину в докладной записке Г. Г. Ягоды и Г. И. Благодирова экономические расчеты ясно показывали, в каком направлении велись поиски путей ее решения.

К ноябрю 1935 г. была рассчитана стоимость строительства обычных дорог и магистралей (без стоимости асфальтобетонного покрытия и стоимости дорожно-строительных машин и транспортного оборудования) по ценам НКВД и по ценам Цудортранса. Расчетная стоимость возведения 1 км шоссе Москва–Минск по ценам Цудортранса составляла 285,5 тыс. руб., по ценам НКВД – на 50 тыс. руб. дешевле (235,8 тыс. руб.). Общая стоимость работ при постройке трассы строительными организациями Цудортранса составляла 208 379,4 тыс. руб., при постройке силами НКВД обходилась более чем на 36 млн руб. дешевле (172 127 тыс. руб.) [11, 139]. В целом стоимость постройки магистралей по ценам НКВД предполагалась на 18% меньше, чем по ценам Цудортранса. Если же вместо сметных для сравнения принимались фактические цены по ряду строившихся в то время дорог, то разница составляла свыше 30%.

Значительно более низкие цены НКВД объяснялись, помимо прочего, тем, что «на работах НКВД нормы выработки были установлены выше единых норм Госплана» [11, 152]. Это означало, что в основу теоретических расчетов финансовых затрат был положен официально установлен-

ный в лагерях и колониях ГУЛАГа десятичасовой рабочий день. Фактический расчет строился на возможности неограниченной эксплуатации заключенных, в чем и состояла основная причина принятия решения об использовании принудительного труда для возведения дорог.

Решение не заставило себя долго ждать. Уже 10 января 1936 г. вышел приказ НКВД № 0012 «О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой на автодорожном строительстве, заключенными». Согласно этому документу на НКВД возлагалось «обеспечение рабочей силой сооружения и капитального ремонта на автогужевых дорогах, за исключением объектов, находящихся ближе 50 км от государственных границ СССР» [45]. Цель приказа была озвучена в его преамбуле – «в целях максимального удешевления стоимости» [45, л. 4].

Предпосылки принятия этого решения кроются в мобилизационном характере советской экономики, который предполагал использование принудительного труда для решения экономических задач. Кроме того, это решение соответствовало доктринальным установкам советского руководства.

К середине 1930-х гг. налицо были успехи применения труда заключенных при возведении крупных народно-хозяйственных объектов, в т. ч. и транспортных. Считается, что на развертывание системы лагерей в стране большое влияние оказал удачный опыт сооружения Беломорско-Балтийского канала силами заключенных Беломорско-Балтийского лагеря. Была учтена и практика возведения Байкало-Амурской магистрали (БАМа). Когда весной 1932 г. началось сооружение дороги, удалось нанять только 2,5 тыс. рабочих, а планировалось – 25 тысяч. Проблема рабочих рук решилась просто: осенью был организован Бамлаг НКВД. В это время к завершению подходило сооружение канала Москва–Волга, где трудились 193 тыс. заключенных Дмитлага.

5 февраля 1936 г. совершенно секретным приказом НКВД № 0050 было начато строительство двух первых советских магистралей – Москва–Минск и Москва–Киев. Одновременно для обеспечения их рабочей силой были организованы Вяземский и Калужский ИТЛ [46].

Как отмечают исследователи [55], в середине 1930-х гг. в НКВД боролись две тенденции. С одной стороны, отмечалось стремление к централизации: в мае 1935 г. Бамлаг, Белбалтлаг, Дмитлаг, Ухтпечлаг и Темлаг были переданы в

прямое подчинение ГУЛАГу, а приказом НКВД № 0128 от 21 октября 1937 г. ему были подчинены и все остальные лагеря. Принцип сосредоточения в ГУЛАГе и лагерных, и производственных функций, за некоторыми исключениями, сохранился до следующей реформы системы управления ИТЛ, когда на базе производственных секторов НКВД был организован целый ряд специализированных производственных главных управлений и управлений лагерями (1940–1941). К их числу относились главное управление (ГУ) лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС, организовано 4 января 1940 г.), ГУ лагерей гидротехнического строительства (ГУЛГТС, организовано 13 сентября 1940 г.), ГУ авиационной промышленности (ГУАС, образовано 27 марта 1941 г.) и ряд других.

С другой стороны, в середине 1930-х гг. наблюдались тенденции к усилению инженерно-технического руководства лагерными стройками. С этой целью в ГУЛАГе было организовано восемь технических секторов (гидротехнического строительства, горный, лесной и др.) [55, 39–40]. К числу исключений относилась отрасль автодорожного строительства, в которой принцип разделения лагерной и производственной функций был заложен в приказах НКВД № 0012 и № 0050. Согласно им в ГУЛАГе оставались функции, связанные с содержанием и охраной заключенных, а все производственные вопросы передавались в ведение Цудортранса НКВД, с марта 1936 г. реорганизованного в Главное управление шоссейных дорог (ГУШОСДОР) НКВД.

Необходимо заметить, что в настоящее время не существует исследований, раскрывающих историю ГУШОСДОРа довоенного периода. Лишь С. В. Кривенко в книге «Система ИТЛ в СССР. 1918–1960» посвятил этому главку отдельную статью справочного характера [25; 27]. В литературе нередко встречаются ошибки, когда ГУШОСДОР упоминается в числе главков, организованных в 1940–1941 гг., причем при перечислении даже не ставится на первое место. В рамках проводимого исследования передача Цудортранса в Народный комиссариат внутренних дел (октябрь 1935 г.) и его реорганизация в ГУШОСДОР (март 1936 г.) являются одними из стержневых фактов распространения сферы применения принудительного труда заключенных на отрасль строительства автомобильных дорог.

Организация ГУШОСДОРа явилась ярким выражением центристской тенденции.

В то время как руководство производственной деятельностью других лагерей имело организационную форму секторов в составе ГУЛАГа, управление отраслью строительства дорог получило статус главного управления НКВД. ГУШОСДОР был не только первым главком в НКВД, имевшим лишь производственные функции, но и на протяжении четырех лет, вплоть до образования Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) в январе 1940 г., оставался единственным главком такого рода.

В Управлении строительства и Вяземлага, как и в других лагерях НКВД, занятых возведением капитальных объектов, выделялись производственный и лагерный секторы. Характер и структура экономической деятельности обусловили принцип организации производственного сектора. В управление входили отделы, непосредственно связанные с дорожным делом: проектный, производственно-технический, контрольно-плановый, дорожный, карьеров, мостовой. За качеством работ следило бюро инструментального контроля (БИК), инженеры которого работали практически на каждом километре возводившейся трассы. Возглавлял сектор главный инженер, который осуществлял руководство всеми работами и был ответствен за все этапы производственной деятельности. Он, по сути, выполнял функции заместителя начальника Вяземлага по строительству. В 1939 г. такое его положение было закреплено распоряжением НКВД.

Структура лагерного сектора определялась в основном приказами НКВД и инструкциями ГУЛАГа НКВД. Управление лагеря и строительства располагалось в г. Вязьме Западной области в 215 км от Москвы. К 15 марта 1936 г. Вяземским горсоветом ему был передан ряд зданий и помещений общей площадью свыше 5000 м<sup>2</sup> под служебные кабинеты и склады.

#### **«Дать сплошной проезд к 19-й годовщине Октябрьской революции»**

При создании каждого нового лагеря ГУЛАГом выделялось в среднем около 1 млн рублей. Согласно сводной ведомости ГУЛАГа за 1936 г. в этот период 16 лагерным стройкам было «отгружено товароматериалов» на сумму 6 млн 16 тыс. руб., в т. ч. Вяземлагу – 33,6% этой суммы (2 млн 20 тыс. руб.). Это больше, чем получили такие лагеря-гиганты, как Белбалтлаг (1 млн 780 тыс. руб.)

и Дмитлаг (1 млн 413 тыс. руб.), в 34 раза (!) больше по сравнению с соседним Калуглагом, которому было выделено всего 59 тыс. руб. [9, л. 35].

В рассматриваемый период к числу «товароматериалов» относились: продовольствие, вещевое довольствие и ларьковые товары, нерудные материалы, топливо, горючее, фураж, инструмент и спецодежда, а также прочие вспомогательные материалы; строительные конструкции и детали.

В 1936 г. колоссальный объем запланированных работ и форсированные сроки его выполнения вызвали необходимость сосредоточения на строительстве большого числа заключенных за короткий срок. На 1 июня в лагере содержались 12 052, на 1 июля – 43 968, на 1 октября – 56 180 человек. По сравнению с существовавшими лагерями Вяземлаг был довольно крупным. Число заключенных в нем было меньше, чем в лагерях-гигантах (на 1 января 1936 г. в Беломорско-Балтийском лагере содержались 90 тыс. человек, в Дмитлаге – 192 тыс. человек) [54, 162, 214], но намного больше, чем в пятидесятых «мелких» лагерях.

В Вяземлаге к осени 1936 г. смогли сосредоточить 6,8% лагерного населения ГУЛАГа. Если принять во внимание 16 тыс. заключенных Калуглага, трудившихся на возведении шоссе Москва–Киев, то осенью этого года каждый одиннадцатый заключенный страны трудился на сооружении первых советских автомагистралей. В это время в Советском Союзе не проводилось никакой репрессивной акции, направленной на обеспечение строительства шоссе подневольной рабочей силой, комплектование шло за счет «внутренних ресурсов» ГУЛАГа.

Исправительно-трудовой кодекс, закрепивший основные правила отбора заключенных в лагеря и колонии, осужденных на сроки более трех лет предписывал отправлять в лагерь. Как отмечает Н. В. Петров, в целях разрешения проблемы острого недостатка рабочей силы заключенных-лагерников в 1935 г. был издан приказ НКВД, который разрешил направлять в лагерь осужденных на сроки от двух до трех лет [29]. По всей видимости, в 1936 г. Вяземлаг комплектовался, помимо прочего, за счет именно этой категории, поступавшей из мест заключения и колоний. Удельный вес заключенных Вяземлага, имевших сроки заключения менее трех лет, был вдвое больше, чем в среднем в лагерях НКВД, и составлял более 50% от списочного состава лагеря.

Ник Барон (Nick Baron) в своих работах, посвященных истории Советской Карелии, упоминает факт, что в середине 1930-х гг. большая часть заключенных Беломорско-Балтийского лагеря была направлена на работы в Вяземлаг и Калуглаг [3, 296; 63, 150; 64]. Ссылается он при этом на данные о численности заключенных, опубликованные в справочнике «Система ИТЛ» (1998). Другие источники подтверждают правильность его наблюдений. Известно, что в мае 1936 г. в Вяземлаг прибыл «трудовой производственный коллектив из Белбалтлага в количестве 450 человек» [16, 3]. Так «каналоармейцы» переквалифицировались в «трассоармейцев».

Весной 1936 г. начались работы непосредственно на самой трассе. По состоянию на начало лета только 25% заключенных были заняты на основных работах. Они вырубали сплошные просеки, корчевали пни, начинали делать земляную насыпь. Крупные болота не обходили стороной, как при сооружении обычной дороги, а засыпали тысячами кубометров песка и щебня. При осушении больших болот в БССР использовался новаторский взрывной способ вытрофирования. Этот метод заключается в выдавливании разрыхленного торфа тяжестью ранее возведенной насыпи. С этой целью при осушении болота возле г. Крупка (Минская область, БССР) несколько тысяч глиняных горшков с узким горлышком были заряжены аммонитом, соединены звонковым проводом с взрывной машиной и через обсадные трубы опущены на глубину жидких торфов [1]. Все стройматериалы высокого качества разрабатывались в базисных карьерах ГУШОСДОРа – Норинском и Моглянском – в УССР. Объем подлежащих железнодорожной перевозке материалов составлял 350 тыс. м<sup>3</sup>, для чего Вяземлагом у НКПС было зафрахтовано 4 паровоза и 85 вагонов-платформ.

Сложность представляли не только транспортировка, но и доставка стройматериалов от железнодорожных станций к строившемуся полотну дороги. На этих работах был занят весь грузовой транспорт отделений, автоотряды часто работали в две смены. Однако подразделения все равно не справлялись: на станциях часто скапливались десятки неразгруженных вагонов. Вскоре было принято решение об укладке в нижний слой дорожной «одежды» крупного щебня из местных месторождений. Местные породы были низкого качества («слабые»), но зато дешевые с точки зрения их добычи и транспортировки.

Особенность организации производственного процесса данного периода заключалась в том, что работы велись на всем протяжении семисоткилометровой трассы одновременно. Как говорит один из документов, «условно первоначальная территория лагеря и строительства может быть ограничена протяжением трассы от 6-го до 700-го км по горизонтали с расположением зоны строительства и лагерных подразделений по вертикали на 3–5 км». С отрывом от трассы располагались лишь карьерные и лесные отдельные лагерные пункты.

## Периферийная структура

Периферийная структура Вяземского лагеря, организованного «по типу существующих строительных лагерей» [46, л. 81], была простой. Согласно приказу НКВД № 00103 от 27 марта 1936 г. управлению лагеря и строительства подчинялись 6 лагерных отделений и 4 лагерных пункта [48, л. 115].

Дислокация подразделений Вяземлага в 1936 г. была следующей: поселок Голицыно (Московская обл.); г. Гжатск (современный Гагарин), дер. Горки около Вязьмы, г. Ярцево, дер. Гнёздово в 14 км западнее Смоленска, отделение управления строительства в Вязьме (Западная обл.); пос. Бобр, ст. Приямино, г. Борисов, пос. Жодино (Минская обл.). В названных населенных пунктах размещалось руководство отделений, так называемая штабная колонна.

По мере расширения производственных задач периферийная структура лагеря усложнялась. Уже весной 1936 г. было организовано «особое» 7-е отделение, строившее дорогу в пределах Московской области. Протяженность его головного участка зафиксирована как «Москва – 19-й км». Зона строительства начиналась с 6-го км трассы за Дорогомиловской заставой у Филей. Весной 1937 г. на все работы в радиусе 35 км от столицы стали привлекать только вольнонаемных рабочих.

К ноябрю 1936 г. в лагере было 8 отделений и 10 отдельных лагерных пунктов (ОЛП). Карьерными отдельными лагерными пунктами были 1-й и 4-й ОЛП (дислокация неизвестна), 2-й ОЛП – карьер Полотняный Завод (недалеко от поселка и одноименной железнодорожной станции в Дзержинском районе современной Калужской обл.) и 3-й ОЛП – Мещовский карьер (у железнодорожной станции и деревни Липицы в Мещовском районе современной Калужской обл.).

5-й ОЛП занимался сооружением мостов через р. Вержу в Сафоновском районе и р. Днепр (Западная обл., современная Смоленская).

6-й ОЛП строил мост через р. Березину (БССР). В ноябре, после завершения работ, заключенные были переброшены на сооружение моста через р. Сха, расположенного у г. Борисова (БССР).

7-й ОЛП возводил мост через р. Вошь (Западная обл.).

Мостовые отдельные лагерные пункты создавались для возведения больших титульных мостов через крупные реки европейской части СССР. Если строившийся мост относился к числу средних или малых, то отдельный лагерный пункт не создавался. В рамках отделения или колонны организовывались мостовые прорабства, а в штат включалась должность прораба по мосту.

Все построенные Вяземлагом мосты (а их насчитывалось более ста) были железобетонными. Тридцать из них возводились по индивидуальным проектам. При сооружении мостов впервые широко применялось паровое пневматическое сваебойное оборудование. Для уплотнения бетона использовались глубинные электротрибратеры взамен устаревших технологий трамбовки и шнуровки.

8-й ОЛП (Комендантский отдельный лагерный пункт, КОЛП) располагался в Вязьме. Статус подразделений лагеря имели организованные в Ярцеве, Вязьме (Западная обл.) и Орше (БССР) машинно-тракторные мастерские.

В 1936–1938 гг. в строительном отделении Вяземлага в среднем было около 6 тыс. заключенных и 300 вольнонаемных (без численности воензированной охраны). Оно состояло из 12–20 строительных колонн (по 350–500 человек в каждой), нескольких автомобильных и экскаваторных отрядов.

Наиболее часто встречающийся в документах средний размер лагерного пункта – 2,65 га. Максимальный (8,80 га) был организован в Ярцевском районе Западной области у 339-го км трассы, один из самых небольших (площадь 1,2 га) – у 335-го км. Размеры большинства лагерных зон находились в пределах 2–3,5 га. Расстояние между отдельными зонами составляло всего несколько километров (3–5 км) [10].

Особенностью первого года строительства была практика привлечения на работы колхозников, организованных в порядке трудового участия населения. 3 марта 1936 г. одновременно с

постановлением СНК СССР об организации ГУШОСДОРа вышло постановление ЦИК и СНК СССР «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссе и грунтовых дорог». Согласно ему ГУШОСДОРу разрешалось привлекать сельское население «на условиях непосредственного бесплатного личного труда в течение шести дней в году в два срока – весной и осенью (в свободное от сельхозработ время)» [60].

Первоначально бесплатному труду колхозников было отведено довольно большое место в деле строительства трассы. Согласно плану работ 4-го отделения Вяземлага на 1936 г. 93% объема земляных работ должно было быть выполнено заключенными и 7% – с трудовым участием населения.

Из 280 сельских советов Западной области, по которым проходила трасса, в 20-километровую зону трудового участия попадало 176 сельсоветов (430 тыс. человеко-дней и 246 тыс. коне-дней трудовых ресурсов). В 1936 г. Вяземлагу от них было выделено трудового участия на сумму 1 млн 485 тыс. руб. (174 тыс. человеко-дней и 120 тыс. коне-дней) [31; 38; 39; 40; 43]. Это почти 50 тыс. смоленских колхозников, каждый из которых должен был шесть дней бесплатно отработать на строительстве автомагистрали. По итогам этого года план трудового участия населения Западной области на сооружении дороги Москва–Минск был выполнен по человеко-дням на 57%, по коне-дням – на 62% [5, 2; 41; 42].

Данных об использовании трудового участия населения на работах по возведению шоссе в последующие годы нет. В апреле 1938 г. вышло постановление СНК СССР № 526, предписывавшее впредь использовать трудовое участие населения только на строительстве дорог областного и районного значения, но не для общесоюзного (то есть автомагистралей) [36].

Несмотря на колоссальный объем выполненных за первый год работ, план по земляному полотну (основному виду производства этого периода) выполнен не был. С окончанием стройсезона, с ноября 1936 г., ведущими стали два направления народно-хозяйственной деятельности Вяземлага. Первое состояло в продолжении и окончании сооружения мостов. Главное внимание здесь уделялось завершению работ по возведению больших титульных мостов. Так, в январе 1937 г. было закончено сооружение моста через Днепр. Работы велись с

подогреваемым бетоном в специально построенных тепляках. Вторым направлением стала работа карьеров, заключающаяся в заготовке гравия, песка, щебня к следующему строительному сезону. С ноября–декабря начались внутрилагерные переброски заключенных (так называемое внутреннее этапирование) из строительных отделений в карьерные и мостовые отдельные лагерные пункты [9].

В ноябре–декабре 1936 г. «наиболее отличившимся трассоармейцам» приказом начальника лагеря П. А. Петровича-Штейнпресса были снижены сроки заключения. Так, первый льготный список от 1 ноября 1936 г. включал 643 фамилии. Сроки заключения были снижены в основном на 2–3 месяца, некоторым – на 4, единицам – на 5 [44]. Через две недели приказом начальника лагеря № 473 сроки заключения были снижены еще 1250 человекам (почти всем на 3 месяца) [17, 1–2; 18, 1–4; 19, 1–8]. Массовое применение системы зачетов и условно-досрочного освобождения в Вяземлаге, как и в лагерях НКВД в целом, широко практиковалось только в 1936 г. Большую часть заключенных отправили по этапу в другие лагеря. По состоянию на 1 января 1937 г. в лагере содержались уже 31 305 человек, что было почти вдвое меньше, чем в октябре предыдущего года.

Объем капитальных работ в 1936 г. был установлен в размере 125 млн руб., а размер финансирования – в 111 млн 25 тыс. руб. [35, 85], что составляло 16,4% общего объема капитальных работ ГУШОСДОРа в этот период. Фактически в 1936 г. через областную контору Промбанка СССР управлению было выделено 165 млн 311,7 тыс. руб., из которых на конец года было освоено 142 млн 935 тыс. руб. (86,4%). Наличие недоосвоенных средств объяснялось главным образом поступлением значительных сумм в конце отчетного периода.

В советской печати широкого освещения строительства автомагистралей не было. Известны лишь единичные публикации в центральных газетах. Статьи из летних номеров «Правды» и «Известий», рассказывающие о возведении дорог, процитированы в альбоме «Автомагистрали Москва–Минск 40 лет» (1976), в книгах С. Г. Ландау «Мост в тумане» (2003) и Л. Сигельбаума «Машины для товарищей» (2008). Заметим, что в областной центральной газете Западной области «Рабочий путь» в 1936 г. не было напечатано ни одной (!) статьи, рассказывающей о возведении дороги. Лишь в нескольких номе-

рах вяземской районной газеты «Большевикский путь» вышла серия статей, повествующих о «славных чекистах», под руководством которых вчерашние преступники «перековываются» в честных советских граждан.

Для зарубежных наблюдателей проведение масштабных строительных работ в непосредственной близости от западной границы СССР не осталось незамеченным. Так, Фриц Тодт (Fritz Todt) – государственный и политический деятель нацистской Германии, с 1933 г. руководивший строительством всех важных военных объектов, железных дорог и автобанов, – на восьмом съезде НСДАП, проходившем в Нюрнберге 8–14 сентября 1936 г., сравнил нацистские и советские шоссе дороги [69]. Текст выступления цитируется по англоязычному переводу речи Ф. Тодта, осуществленному в рамках проекта «German Propaganda Archive», заключающегося в переводе на английский язык и размещению в сети Интернет материалов, отражающих нацистскую пропаганду 1933–1945 гг. Проект осуществлен в рамках программы «Calvin. Mindes in the Making» Колледжем Кальвина, Мичиган (США). Автор идеи – профессор Рэнделл Битверк (Randall Bytwerk).

В первой части своего выступления Ф. Тодт произнес панегирик в честь лучших в мире немецких автомагистралей, которые являлись заслугой не технологии, а исключительно А. Гитлера. («Is this a work of technology? No! Like so much else, it is the work of Adolf Hitler!») Далее он рассказал о похвальных отзывах об автобанах, которые прозвучали как из уст представителей многих европейских стран, посетивших Германию в связи с прошедшей Олимпиадой, так и в зарубежной прессе. В качестве примера Ф. Тодт привел статью из британской газеты, вышедшую под заголовком «Англии нужны нацистские дороги!» («England Needs Such Nazi Roads!») [69, 269]. И только Советский Союз не оценил эти достижения («Only one country and one system is unable to recognize our accomplishments: Russia»). В связи с этим Ф. Тодт подробно остановился на вопросе возведения первых советских шоссе. По его словам, руководство сооружением дорог в СССР принадлежит не экспертам, а полиции. Это связано с тем, что работы велись исключительно с привлечением принудительного труда («forced labor exclusively»). Сооружение автомагистралей было обязательным не только для

заключенных, но и для всего сельского населения («the rural population»). Каждый мужчина в возрасте от 18 до 45 лет и каждая женщина от 18 до 40 лет должны были бесплатно отработать определенное количество дней на строительных работах. Более зажиточные фермеры и члены их семей (видимо, имеются в виду кулаки) обязаны выполнить эти нормы вдвойне. Согласно советским газетам на строительстве главной военной дороги Москва–Минск трудились 30 тыс. политических заключенных («political prisoners»). Далее нацистский деятель сравнил состояние дорожного дела в Советском Союзе и Германии, разделив площадь страны на протяженность дорог с твердым покрытием. Математический расчет был верен: в СССР эта цифра (12 м на 1 км<sup>2</sup>) оказалась в 40 раз меньше, чем в Германии и европейских странах. В то же время Ф. Тодт покривил душой, не приняв в расчет огромнейшие незаселенные территории Советского Союза. Далее он заявил, что в Германии автобаны строят свободные рабочие во имя выполнения задач, поставленных фюрером. Оставив в стороне чисто пропагандистские заявления, заметим, что на возведении первых немецких автобанов в первой половине 1930-х гг. работали отнюдь не вольные рабочие в экономическом смысле слова. Сооружение этих шоссе осуществлялось в условиях глубочайшего экономического кризиса, так называемой Великой депрессии, и было организовано в форме общественных работ. Не достойная заработная плата, престиж и возможность реализовать свои профессиональные навыки, а голод согнал на строительные работы десятки тысяч безработных.

В США сооружение и реконструкция дорожной сети в 1930-е гг. также проходили в условиях мирового экономического кризиса. В рамках борьбы с безработицей неквалифицированных мужчин привлекали к строительству и ремонту федеральных объектов: шоссе, мостов, аэродромов. В то же время активно строились объекты социальной сферы: школы, детские площадки, парки.

16 сентября 1936 г. в американской газете «The San Mateo Times» (Калифорния, США) была размещена статья под названием «Soviet Rushing Military Roads to Germany in Fear of War. Men Working Day and Night» («Советское поспешное возведение дорог в Германию в страхе войны. Люди работают день и ночь») [66, 3]. В ней утверждалось, что Советский Союз с

максимально возможной скоростью строит два военных шоссе прямо к границе Польши, что объясняется неизбежной войной с Западом. Автор рассказывал, что недалеко от Москвы можно увидеть, как тысячи осужденных рабочих, работающих по 24 часа в сутки («thousands of convict laborers working in 24-hour shifts»), строят четырехполосное шоссе, рассчитанное на скорость 75 миль/час. На Минском и Киевском направлениях в быстром темпе работают трактора, паровые лопаты, скрейперы и тысячи людей («tractor, steam shovels, fresno scrapers and thousands of men work at high tempo»). По мнению автора, обе дороги имеют огромное военное значение, а Минск – самый крупный город вдоль польско-русской границы, – вероятно, станет базой военных операций, если Россия будет воевать на своей западной границе. Сейчас решается вопрос о строительстве дорог на Ленинград, в Тифлис и Владивосток. В сочетании с железнодорожными путями это даст Советскому Союзу возможность быстрой переброски войск и военной техники. Следующая статья на этой же странице начиналась словами «Europe near war, fear Russia...» («Европа накануне войны, боится Россию...»).

\* \* \*

Внешнеполитическая обстановка второй половины 1930-х гг. определила тот факт, что из полутора десятков необходимых стране шоссе, первые для сооружения были выбраны две, имеющие явное военно-стратегическое, а не только народно-хозяйственное значение, – Москва–Минск и Москва–Киев. По своим техническим характеристикам первые советские шоссе не уступали лучшим автомагистралям того времени. Решение проблемы поиска дешевой рабочей силы в крайне сжатые сроки вполне соответствовало мобилизационному характеру советской экономики – использование принудительного труда. Основную часть рабочих, занятых на возведении магистралей, составляли заключенные исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа НКВД.

\* \* \*

В заголовке статьи использована цитата из статьи С. Песляка «Люди трассы», опубликованной 17 августа 1936 г. в взятской районной газете «Большевицкий путь» и рассказывающей о строительстве шоссе Москва–Минск.

## Библиография:

1. Автомагистраль Москва–Минск 40 лет / Сост. М. Б. Агульник и др. М., 1976.
2. Административно-территориальное деление Смоленской области. Справочник / Смоленский областной Совет народных депутатов и Государственный архив Смоленской области. Смоленск: Смядынь, 1993. 125 с.
3. Барон Н. Власть и пространство. Автономная Карелия в Советском государстве, 1920–1939. М.: РОССПЭН; Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина», 2011. 400 с. (История сталинизма).
4. Большевицкий путь. Орган Вяземского РК ВКП(б), райисполкома и райпрофсовета Западной области. № 189 (1776). 1936. 17 августа.
5. Большевицкий путь. Орган Вяземского РК ВКП(б), райисполкома и райпрофсовета Западной области. № 199 (1786). 1936. 3 сентября.
6. Былое и вехи. Стратегическое направление. Оpubл. 15 ноября 2004 // [Электронный ресурс] – URL: <http://mluprdor.ru/information.php?id=20> (дата обращения: 03.02.2013).
7. Введение // Заключение на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР: Собрание документов и фотографий. М.: РОССПЭН, 2008. 448 с.
8. Ведомость внутреннего и внешнего этапирования заключенных Вяземлага НКВД за декабрь 1937 – начало 1938 года // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9414. Оп. 1. Д. 1140. Л. 1–10б.
9. Ведомость по отчету № 5201 «Товароматериалы отгруженные» по состоянию на 1/1–37 г. // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3092. Т. 1. Л. 35.
10. Выписка из постановления Смолблизполкома № 68 (2813). 1937 г. Об отводе земель под гравийно-песчаные карьеры, лагерные пункты и резервы строительству автомагистрали Москва–Минск (Вяземлаг НКВД) от колхозов «Петрищево» Гжатского района и др. // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2361. Оп. 1. Д. 10. Л. 118–119.
11. Докладная записка наркома внутренних дел СССР Г. Г. Ягоды и начальника Цудортранса НКВД СССР Г. И. Благодрава И. В. Сталину о плане дорожного строительства на 1936 г. и реорганизации Цудортранса. 25 ноября 1935 г. // История сталинского Гулага: конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов в 7 томах. М.: РОССПЭН, 2004. Т. 3: Экономика Гулага. С. 136–144.
12. Докладная записка парторга финансово-планового отдела ГУЛАГ Чугунихина начальнику политотдела ГУЛАГ И. В. Васильеву о положении строек НКВД СССР. Ранее 17 ноября 1938 г. // История сталинского Гулага. Т. 3. С. 148–156.
13. Дорогами Смоленской области: Альбом-путеводитель. СПб.: Лики России, 2005. 192 с.
14. Жиромская В. Б., Киселев И. Н., Поляков Ю. А. Полвека под грифом «секретно»: Всесоюзная перепись населения 1937 года. М.: Наука, 1996. 152 с.
15. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва–Минск. 1936. 1 мая. № 1 (1).
16. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва–Минск. 1936. 15 мая. № 2 (2).
17. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва–Минск. 1936. 1 ноября. № 42 (42).
18. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва–Минск. 1936. 15 ноября. № 47 (47).
19. За автомагистраль. Орган Центрального штаба соревнования и ударничества при культурно-воспитательном отделе Вяземлага НКВД и строительства автомагистрали Москва–Минск. 1936. 16 ноября. № 48 (48).
20. Заключение на стройках коммунизма. ГУЛАГ и объекты энергетики в СССР: Собрание документов и фотографий / Редкол.: О. В. Хлевнюк (отв. ред.) и др.; отв. сост.: О. В. Лавинская, Ю. Г. Орлова. М.: РОССПЭН, 2008. 448 с.
21. История сталинского Гулага: конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов в 7 томах / Редак. совет изд.: В. П. Козлов (пред.) и др.; Министерство культуры и массовых коммуникаций РФ, Федеральное архивное агентство, Государственный архив РФ, Губеровский институт войны, революции и мира. М.: РОССПЭН, 2004. Т. 2: Карательная система: структура и кадры / Отв. ред. и сост. Н. В. Петров. 696 с.
22. История сталинского Гулага: конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: Собрание документов в 7 томах / Редак. совет изд.: В. П. Козлов (пред.) и др.; Министерство культуры и массовых коммуникаций РФ, Федеральное архивное агентство, Государственный архив РФ, Губеровский институт войны, революции и мира. М.: РОССПЭН, 2004. Т. 3: Экономика Гулага / Отв. ред. и сост. О. В. Хлевнюк. 624 с.
23. Коржихина Т. П. История государственных учреждений СССР. М.: Высшая школа, 1986. 399 с.
- 23а. Корнилова О. В. Заключение ГУЛАГа второй половины 1930-х гг.: лагконтигент Вяземлага по статьям осуждения и срокам заключения // Исторический журнал: научные исследования. 2014. № 5 (23). С. 569–583.
24. Кривенко С. В. Вяземский ИТЛ // Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник. М.: Звенья, 1998. С. 199.
25. Кривенко С. В. Главное управление строительства шоссейных дорог НКВД–МВД СССР (ГУШОСДОР) // Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник. М.: Звенья, 1998. С. 121–123.
26. Кривенко С. В. Калужский ИТЛ // Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник. М.: Звенья, 1998. С. 370.
27. Кривенко С. В. Главное управление шоссейных дорог (ГУШОСДОР) НКВД–МВД СССР // МВД России. Энциклопедия / Сост. В. Ф. Некрасов, В. И. Полубинский. М.: Олма-Пресс, 2002. С. 130–131.
28. Песляк С. Люди трассы // Большевицкий путь. Орган Вяземского РК ВКП(б), райисполкома и райпрофсовета Западной области. № 189 (1776). 1936. 17 августа.
29. Петров Н. В. История империи ГУЛАГ // [Электронный ресурс] – URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (дата обращения: 12.12.2014).

30. Подольский Вл. П., Глагольев А. В., Поспелов П. И. Технология и организация строительства автомобильных дорог. Т. 1. Земляное полотно. Воронеж: Издательство Воронежского госуниверситета, 2005. 528 с.
31. Постановление президиума Западного областного исполнительного комитета № 726 от 22 марта 1936 г. О выделении рабгужилы по трудовому участию населения на строительстве автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 1.
32. Постановление СНК СССР от 16 декабря 1934 г. О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства Союза ССР (1933–1937 гг.) // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 59.
33. Постановление СНК СССР от 18 ноября 1934 г. О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 57. Ст. 427.
34. Постановление СНК СССР от 8 декабря 1934 г. О районных отделах дорожного хозяйства // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 58. Ст. 433.
35. Постановление СНК СССР № 418 от 3 марта 1936 г. О плане капитальных работ Главного управления шоссейных дорог НКВД (ГУШОСДОР) на 1936 г. // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1528.
36. Постановление СНК СССР № 526. Об управлении дорожным хозяйством // История сталинского Гулага. Т. 2: Карательная система: структура и кадры С. 142–143.
37. Постановление СНК СССР от 17 сентября 1934 г. О прекращении бессметного и беспроектного строительства // Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 45. Ст. 354.
38. Постановление президиума Западного областного исполнительного комитета № 1537 от 7 июня 1936 г. О выделении дополнительной рабгужилы по трудовому участию населения из Духовщинского района на строительстве автомагистрали Москва–Минск IV Отделению Вяземского лагеря НКВД СССР // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 36.
39. Проект постановления президиума Западного областного исполнительного комитета (не позднее 22 марта) 1936 г. О мероприятиях по оказанию помощи и содействия строительству магистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 7–8.
40. Протокол заседания президиума Вяземского районного исполнительного комитета № 67 от 28 марта 1936 г. О выделении трудгужресурсов на строительство автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 2113. Л. 39–40об.
41. Протокол заседания президиума Вяземского районного комитета № 76 от 5 июля 1936 г. О выполнении плана трудучастия на строительстве автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 2113. Л. 124–126.
42. Постановление президиума Западного областного исполнительного комитета № 2072 от 31 августа 1936 г. О ходе реализации трудучастия на строительстве автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 37–37об.
43. Постановление президиума Западного областного исполнительного комитета № 2140 от 8 сентября 1936 г. О вербовке рабочей силы для строительства автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1850. Л. 38.
44. Приказ начальника строительства автомагистрали Москва–Минск и Вяземлага НКВД Петровича № 462 от 1 ноября 1936 г. О снижении сроков наиболее отличившимся трассоармейцам – стахановцам и ударникам строительства автомагистрали Москва–Минск // За автомагистраль. 1 ноября 1936 г. № 42 (42).
45. Приказ НКВД СССР № 0012 от 10 января 1936 г. О замене вольнонаемной рабочей силы, занятой на автодорожном строительстве, заключенными // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 4, 4об.
46. Приказ НКВД СССР № 0050 от 5 февраля 1936 г. О строительстве автомагистралей // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 81–82.
47. Приказ НКВД СССР № 0086 от 4 марта 1936 г. Об организации Главного управления шоссейных дорог // История сталинского Гулага. Т. 2. С. 119–123.
48. Приказ НКВД СССР № 00103 от 22 марта 1936 г. С объявлением временных штатов Управлений Калужского и Вяземского ИТЛ и строительства автомагистралей Москва–Киев и Москва–Минск // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9. Л. 115.
49. Приказ НКВД СССР № 084 от 28 июля 1936 г. О строительстве Московского участка автомагистрали Москва–Минск // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10.
50. Сборник секретных приказов НКВД СССР за 1936 г. // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 10.
51. Сборник совершенно секретных приказов НКВД СССР за 1936 г. № 007–00428 // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 1. Д. 9.
52. Сведения о выполнении районами разрядки Западной области по трудучастию населения в строительстве Автомагистрали Москва–Минск с начала года по 6/VII – 36 года включ. // Государственный архив Смоленской области (ГАСО). Ф. 2360. Оп. 2. Д. 1741. Л. 63.
53. Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля. М.: РОССПЭН; Фонд «Президентский центр Б. Н. Ельцина», 2011. 430 с. (История сталинизма).
54. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. 1923–1960: Справочник / Сост. М. Б. Смирнов; науч. ред.: Н. Г. Охотин, А. Б. Рогинский; Общество «Мемориал», ГАРФ. М.: Звенья, 1998. 599 с.
55. Смирнов М. Б., Сигачев С. П., Шкапов Д. В. Система мест заключения в СССР. 1929–1960 гг. // Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923–1960: Справочник. М., 1998. С. 25–74.
56. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 45. Ст. 354.
57. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 57. Ст. 427.

58. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 58. Ст. 433.
59. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1934. № 59. Ст. 437.
60. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства РСФСР (СУ РСФСР). 1936. № 11. Ст. 88.
61. Справочник по ГУЛАГу. Сведения о нахождении архивов ликвидированных лагерей и строительстве ОГПУ-НКВД-МВД СССР за 1930–1956 гг. // Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 9414. Оп. 1. Д. 3382.
62. Ширер У. Взлет и падение Третьего рейха. В 2 т. М.: Воениздат, 1991. Т. 1. 653 с.
63. Baron N. Production and terror. The operation of the Karelian Gulag, 1933–1939 // Cahiers du Monde russe. 2002. № 43/1. Janvier–mars. P. 139–180.
64. Baron N. Soviet Karelia: Politics, Planning and Terror in Stalin's Russia, 1920–1939. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2007. 352 p.
65. Conquest R. Foreword // The Economics of Forced Labor: The Soviet Gulag. Stanford: Hoover Institution Press, 2004. 212 p.
66. Deuel N. Soviet Rushing Military Roads to Germany in Fear of War. Men Working Day and Night // The Times from San Mateo, California. September 16, 1936.
67. Siegelbaum H. Lewis. Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile. Ithaca: Cornell University Press, 2008. 328 p.
68. The Economic Transformation of the Soviet Union, 1913–1945 / Edited by R. W. Davies, Mark Harrison, S. G. Wheatcroft. Cambridge: Cambridge University Press, 1994. 381 p.
69. Todt F. German Road Construction // Der Parteitag der Ehre vom 8. bis 14. September 1936. Offizieller Bericht über den Verlauf des Reichsparteitages mit sämtlichen Kongressreden. Munich: Zentralverlag der NSDAP, 1936. S. 268–271.

## References (transliterated):

1. Avtomagistrali Moskva–Minsk 40 let / Sost. M. B. Agul'nik i dr. M., 1976.
2. Administrativno-territorial'noe delenie Smolenskoj oblasti. Spravochnik / Smolenskii oblastnoi Sovet narodnykh deputatov i Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoj oblasti. Smolensk: Smyadyn', 1993. 125 s.
3. Baron N. Vlast' i prostranstvo. Avtonomnaya Kareliya v Sovetskom gosudarstve, 1920–1939. M.: ROSSPEN; Fond «Prezidentskii tsentr B. N. El'tsina», 2011. 400 s. (Istoriya stalinizma).
4. Bol'shevistskii put'. Organ Vyazemskogo RK VKP(b), raiispolkoma i raiprofsoвета Zapadnoj oblasti. № 189 (1776). 1936. 17 avgusta.
5. Bol'shevistskii put'. Organ Vyazemskogo RK VKP(b), raiispolkoma i raiprofsoвета Zapadnoj oblasti. № 199 (1786). 1936. 3 sentyabrya.
6. Byloe i vekhi. Strategicheskoe napravlenie. Opubl. 15 noyabrya 2004 // [Elektronnyi resurs] – URL: <http://m1uprdor.ru/information.php?id=20> (data obrashcheniya: 03.02.2013).
7. Vvedenie // Zaklyuchennye na stroikakh kommunizma. GULAG i ob'ekty energetiki v SSSR: Sbranie dokumentov i fotografii. M.: ROSSPEN, 2008. 448 s.
8. Vedomost' vnutrennego i vneshnego etapirovaniya zaklyuchennykh Vyazemlaga NKVD za dekabr' 1937 – nachalo 1938 goda // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9414. Op. 1. D. 1140. L. 1–1ob.
9. Vedomost' po otchetu № 5201 «Tovarmaterialy otgruzhennye» po sostoyaniyu na 1/1–37 g. // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9414. Op. 1. D. 3092. T. 1. L. 35.
10. Vypiska iz postanovleniya Smoloblispolkoma № 68 (2813). 1937 g. Ob otvode zemel' pod graviino-peschanye kar'ery, lagernye punkty i rezervy stroitel'stvu avtomagistrali Moskva–Minsk (Vyazemlag NKVD) ot kolkhozov «Petrishchevo» Gzhatskogo raiona i dr. // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoj oblasti (GASO). F. 2361. Op. 1. D. 10. L. 118–119.
11. Dokladnaya zapiska narkoma vnutrennikh del SSSR G. G. Yagody i nachal'nika Tsudortransa NKVD SSSR G. I. Blagonravova I. V. Stalinu o plane dorozhnogo stroitel'stva na 1936 g. i reorganizatsii Tsudortransa. 25 noyabrya 1935 g. // Istoriya stalinskogo Gulaga: konets 1920-kh – pervaya polovina 1950-kh godov: Sbranie dokumentov v 7 tomakh. M.: ROSSPEN, 2004. T. 3: Ekonomika Gulaga. S. 136–144.
12. Dokladnaya zapiska partorga finansovo-planovogo otdela GULAG Chugunikhina nachal'niku politotdela GULAG I. V. Vasil'evu o polozhenii stroek NKVD SSSR. Ranee 17 noyabrya 1938 g. // Istoriya stalinskogo Gulaga. T. 3. S. 148–156.
13. Dorogami Smolenskoj oblasti: Al'bom-putevoditel'. SPb.: Liki Rossii, 2005. 192 s.
14. Zhiromskaya V. B., Kiselev I. N., Polyakov Yu. A. Polveka pod grifom «sekretno»: Vsesoyuznaya perepis' naseleniya 1937 goda. M.: Nauka, 1996. 152 s.
15. Za avtomagistral'. Organ Tsentral'nogo shtaba sorevnovaniya i udarnichestva pri kul'turno-vospitatel'nom otdele Vyazemlaga NKVD i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk. 1936. 1 maya. № 1 (1).
16. Za avtomagistral'. Organ Tsentral'nogo shtaba sorevnovaniya i udarnichestva pri kul'turno-vospitatel'nom otdele Vyazemlaga NKVD i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk. 1936. 15 maya. № 2 (2).
17. Za avtomagistral'. Organ Tsentral'nogo shtaba sorevnovaniya i udarnichestva pri kul'turno-vospitatel'nom otdele Vyazemlaga NKVD i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk. 1936. 1 noyabrya. № 42 (42).
18. Za avtomagistral'. Organ Tsentral'nogo shtaba sorevnovaniya i udarnichestva pri kul'turno-vospitatel'nom otdele Vyazemlaga NKVD i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk. 1936. 15 noyabrya. № 47 (47).
19. Za avtomagistral'. Organ Tsentral'nogo shtaba sorevnovaniya i udarnichestva pri kul'turno-vospitatel'nom otdele Vyazemlaga NKVD i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk. 1936. 16 noyabrya. № 48 (48).
20. Zaklyuchennye na stroikakh kommunizma. GULAG i ob'ekty energetiki v SSSR: Sbranie dokumentov i fotografii / Redkol.: O. V. Khlevnyuk (otv. red.) i dr.; otv. sost.: O. V. Lavinskaya, Yu. G. Orlova. M.: ROSSPEN, 2008. 448 s.
21. Istoriya stalinskogo Gulaga: konets 1920-kh – pervaya polovina 1950-kh godov: Sbranie dokumentov v 7 tomakh / Redakts. sovet izd.: V. P. Kozlov (pred.) i dr.; Ministerstvo kul'tury i massovykh kommunikatsii RF, Federal'noe arkhivnoe agentstvo,

- Gosudarstvennyi arkhiv RF, Guverovskii institut voyny, revolyutsii i mira. M.: ROSSPEN, 2004. T. 2: Karatel'naya sistema: struktura i kadry / Otv. red. i sost. N. V. Petrov. 696 s.
22. Istoriya stalinskogo Gulaga: konets 1920-kh – pervaya polovina 1950-kh godov: Sbranie dokumentov v 7 tomakh / Redakts. sovet izd.: V. P. Kozlov (pred.) i dr.; Ministerstvo kul'tury i massovykh kommunikatsii RF, Federal'noe arkhivnoe agentstvo, Gosudarstvennyi arkhiv RF, Guverovskii institut voyny, revolyutsii i mira. M.: ROSSPEN, 2004. T. 3: Ekonomika Gulaga / Otv. red. i sost. O. V. Khlevnyuk. 624 s.
  23. Korzhikhina T. P. Istoriya gosudarstvennykh uchrezhdenii SSSR. M.: Vysshaya shkola, 1986. 399 s.
  - 23a. Kornilova O. V. Zaklyuchennyye GULAGA vtoroi poloviny 1930-kh gg.: lagkontingent Vyazemlaga po stat'yam osuzhdeniya i srokam zaklyucheniya // Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya. 2014. № 5 (23). S. 569–583.
  24. Krivenko S. V. Vyazemskii ITL // Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerei v SSSR. 1923–1960: Spravochnik. M.: Zven'ya, 1998. S. 199.
  25. Krivenko S. V. Glavnoe upravlenie stroitel'stva shosseinykh dorog NKVD–MVD SSSR (GUSHOSDOR) // Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerei v SSSR. 1923–1960: Spravochnik. M.: Zven'ya, 1998. S. 121–123.
  26. Krivenko S. V. Kaluzhskii ITL // Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerei v SSSR. 1923–1960: Spravochnik. M.: Zven'ya, 1998. S. 370.
  27. Krivenko S. V. Glavnoe upravlenie shosseinykh dorog (GUSHOSDOR) NKVD–MVD SSSR // MVD Rossii. Entsiklopediya / Sost. V. F. Nekrasov, V. I. Polubinskii. M.: Olma-Press, 2002. S. 130–131.
  28. Peslyak S. Lyudi trassy // Bol'shevistskii put'. Organ Vyazemskogo RK VKP(b), raiispolkoma i raiprofsoвета Zapadnoi oblasti. № 189 (1776). 1936. 17 avgusta.
  29. Petrov N. V. Istoriya imperii GULAG // [Elektronnyi resurs] – URL: <http://www.pseudology.org/GULAG/Glava02.htm> (data obrashcheniya: 12.12.2014).
  30. Podol'skii V. P., Glagol'ev A. V., Pospelov P. I. Tekhnologiya i organizatsiya stroitel'stva avtomobil'nykh dorog. T. 1. Zemlyanoe polotno. Voronezh: Izdatel'stvo Voronezhskogo gosuniversiteta, 2005. 528 s.
  31. Postanovlenie prezidiuma Zapadnogo oblastnogo ispolnitel'nogo komiteta № 726 ot 22 marta 1936 g. O vydelenii rabguzhsily po trudovomu uchastiyu naseleniya na stroitel'stve avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1850. L. 1.
  32. Postanovlenie SNK SSSR ot 16 dekabrya 1934 g. O vtorom pyatiletnem plane razvitiya narodnogo khozyaistva Soyuza SSR (1933–1937 gg.) // Sbranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 59.
  33. Postanovlenie SNK SSSR ot 18 noyabrya 1934 g. O meropriyatiyakh po uluchsheniyu dorozhnogo khozyaistva // Sbranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 57. St. 427.
  34. Postanovlenie SNK SSSR ot 8 dekabrya 1934 g. O raionnykh otdelakh dorozhnogo khozyaistva // Sbranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 58. St. 433.
  35. Postanovlenie SNK SSSR № 418 ot 3 marta 1936 g. O plane kapital'nykh rabot Glavnogo upravleniya shosseinykh dorog NKVD (GUSHOSDORa) na 1936 g. // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1528.
  36. Postanovlenie SNK SSSR № 526. Ob upravlenii dorozhnym khozyaistvom // Istoriya stalinskogo Gulaga. T. 2: Karatel'naya sistema: struktura i kadry S. 142–143.
  37. Postanovlenie SNK SSSR ot 17 sentyabrya 1934 g. O prekrashchenii bessmetnogo i besproektnogo stroitel'stva // Sbranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 45. St. 354.
  38. Postanovlenie prezidiuma Zapadnogo oblastnogo ispolnitel'nogo komiteta № 1537 ot 7 iyunya 1936 g. O vydelenii dopolnitel'noi rabguzhsily po trudovomu uchastiyu naseleniya iz Dukhovshchinskogo raiona na stroitel'stve avtomagistrali Moskva–Minsk IV Otdeleniyu Vyazemskogo lagerya NKVD SSSR // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1850. L. 36.
  39. Proekt postanovleniya prezidiuma Zapadnogo oblastnogo ispolnitel'nogo komiteta (ne pozdnee 22 marta) 1936 g. O meropriyatiyakh po okazaniyu pomoshchi i sodeistviya stroitel'stvu magistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1850. L. 7–8.
  40. Protokol zasedaniya prezidiuma Vyazemskogo raionnogo ispolnitel'nogo komiteta № 67 ot 28 marta 1936 g. O vydelenii trudguzhresurov na stroitel'stvo avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 2113. L. 39–40ob.
  41. Protokol zasedaniya prezidiuma Vyazemskogo raionnogo komiteta № 76 ot 5 iyulya 1936 g. O vypolnenii plana truduchastiya na stroitel'stve avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 2113. L. 124–126.
  42. Postanovlenie prezidiuma Zapadnogo oblastnogo ispolnitel'nogo komiteta № 2072 ot 31 avgusta 1936 g. O khode realizatsii truduchastiya na stroitel'stve avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1850. L. 37–37ob.
  43. Postanovlenie prezidiuma Zapadnogo oblastnogo ispolnitel'nogo komiteta № 2140 ot 8 sentyabrya 1936 g. O verbovke rabochei sily dlya stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1850. L. 38.
  44. Prikaz nachal'nika stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk i Vyazemlaga NKVD Petrovicha № 462 ot 1 noyabrya 1936 g. O snizhenii srokov naibolee otlichivshimsya trassoarmeitsam – stakhanovtsam i udarnikam stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Minsk // Za avtomagistral'. 1 noyabrya 1936 g. № 42 (42).
  45. Prikaz NKVD SSSR № 0012 ot 10 yanvarya 1936 g. O zamene vol'nonaemnoi rabochei sily, zanyatoi na avtodorozhnom stroitel'stve, zaklyuchennymi // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 9. L. 4, 4ob.
  46. Prikaz NKVD SSSR № 0050 ot 5 fevralya 1936 g. O stroitel'stve avtomagistrali // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 9. L. 81–82.
  47. Prikaz NKVD SSSR № 0086 ot 4 marta 1936 g. Ob organizatsii Glavnogo upravleniya shosseinykh dorog // Istoriya stalinskogo Gulaga. T. 2. S. 119–123.

48. Prikaz NKVD SSSR № 00103 ot 22 marta 1936 g. S ob'yavleniem vremennykh shtatov Upravlenii Kaluzhskogo i Vyazemskogo ITL i stroitel'stva avtomagistrali Moskva–Kiev i Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 9. L. 115.
49. Prikaz NKVD SSSR № 084 ot 28 iyulya 1936 g. O stroitel'stve Moskovskogo uchastka avtomagistrali Moskva–Minsk // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 10.
50. Sbornik sekretnykh prikazov NKVD SSSR za 1936 g. // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 10.
51. Sbornik sovershenno sekretnykh prikazov NKVD SSSR za 1936 g. № 007–00428 // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9401. Op. 1. D. 9.
52. Svedeniya o vypolnenii raionami raznaryadki Zapadnoi oblasti po truduchastiyu naseleniya v stroitel'stve Avtomagistrali Moskva–Minsk s nachala goda po 6/VII – 36 goda vklyuch. // Gosudarstvennyi arkhiv Smolenskoii oblasti (GASO). F. 2360. Op. 2. D. 1741. L. 63.
53. Sigel'baum L. Mashiny dlya tovarishchei. Biografiya sovetskogo avtomobilya. M.: ROSSPEN; Fond «Prezidentskii tsentr B. N. El'tsina», 2011. 430 s. (Istoriya stalinizma).
54. Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerei v SSSR. 1923–1960: Spravochnik / Sost. M. B. Smirnov; nauch. red.: N. G. Okhotin, A. B. Roginskii; Obshchestvo «Memorial», GARF. M.: Zven'ya, 1998. 599 s.
55. Smirnov M. B., Sigachev S. P., Shkapov D. V. Sistema mest zaklyucheniya v SSSR. 1929–1960 gg. // Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerei v SSSR, 1923–1960: Spravochnik. M., 1998. S. 25–74.
56. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 45. Ct. 354.
57. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 57. Ct. 427.
58. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 58. St. 433.
59. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1934. № 59. Ct. 437.
60. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Raboche-krest'yanskogo pravitel'stva RSFSR (SU RSFSR). 1936. № 11. St. 88.
61. Spravochnik po GULAGu. Svedeniya o nakhozhdanii arkhivov likvidirovannykh lagerei i stroitel'stv OGPU–NKVD–MVD SSSR za 1930–1956 gg. // Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). F. 9414. Op. 1. D. 3382.
62. Shirer U. Vzlet i padenie Tret'ego reikha. V 2 t. M.: Voenizdat, 1991. T. 1. 653 s.
63. Baron N. Production and terror: The operation of the Karelian Gulag, 1933–1939 // Cahiers du Monde russe. 2002. № 43/1. Janvier–mars. P. 139–180.
64. Baron N. Soviet Karelia: Politics, Planning and Terror in Stalin's Russia, 1920–1939. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2007. 352 p.
65. Conquest R. Foreword // The Economics of Forced Labor: The Soviet Gulag. Stanford: Hoover Institution Press, 2004. 212 r.
66. Deuel N. Soviet Rushing Military Roads to Germany in Fear of War. Men Working Day and Night // The Times from San Mateo, California. September 16, 1936.
67. Siegelbaum H. Lewis. Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile. Ithaca: Cornell University Press, 2008. 328 p.
68. The Economic Transformation of the Soviet Union, 1913–1945 / Edited by R. W. Davies, Mark Harrison, S. G. Wheatcroft. Cambridge: Cambridge University Press, 1994. 381 r.
69. Todt F. German Road Construction // Der Parteitag der Ehre vom 8. bis 14. September 1936. Offizieller Bericht über den Verlauf des Reichsparteitages mit sämtlichen Kongressreden. Munich: Zentralverlag der NSDAP, 1936. S. 268–271.