

//

.4:

[. , 26-27

2010 .]. - , 2010. - . 117-125. . -

Упадышев Н.В.

**ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ГРУДА
ЛАГЕРНЫХ ЗАКЛЮЧЕННЫХ В РАЗВИТИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ВОСТОКЕ
ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА РОССИИ В 1930-1940-е ГОДЫ**

Осуществление сталинского варианта форсированной индустриализации, предусматривавшего в качестве одного из приоритетных направлений ускоренное социально-экономическое освоение отдаленных, малонаселенных, но богатых природными ресурсами территорий страны, в том числе Европейского Севера России, потребовало развития транспортной инфраструктуры в регионе, с тем, чтобы обеспечить регулярный вывоз ухтинской нефти и воркутинского угля в северо-западные и центральные районы страны и доставку рабочей силы, оборудования и материалов, необходимых для комплексного развития Ухтинско-Печорского бассейна.

В 1920-е годы железнодорожное сообщение в регионе имело лишь до Котласа (железная дорога Вятка - Котлас). В Ухтинский и Печорский районы транспортировка людей и грузов осуществлялась водным путем от Котласа вверх по реке Вычегде и из Архангельска через Нарьян-Мар по реке Печоре.

Вопрос о необходимости строительства железной дороги в направлении Ухтинско-Печорского района возникал еще в годы Гражданской войны. В конце 1918 г. ВСНХ организовал предварительные изыскания строительства железнодорожной линии Москва - Ухтинский район. В 1918-1922 гг. были проведены разведывательные изыскания по направлениям: Коноша - Кожва, Кострома - Пинюг - Усть-Сысольск (с 1930 г. - Сыктывкар) и др. В 1925 г. аналогичные изыскания производил НКПС и Иваново-Вознесенский губисполком на трассе Москва - Юрьеvec - Шарья - Пинюг - Усть-Сысольск¹. Однако с окончанием Гражданской войны, в связи с

тем, что основное внимание советского правительства было сосредоточено на восстановлении и развитии угольной промышленности Донбасса и нефтяных запасов Кавказа, вопрос о промышленном освоении месторождений ухтинской нефти и воркутинского угля, а значит, и строительстве железной дороги, практического разрешения не получил.

Для доставки из Котласа материалов, оборудования, продовольствия и рабочей силы, необходимых для освоения Ухтинского нефтяного района, в 1929 г. силами заключенных Северных лагерей особого назначения (УСЕВЛОН) началось строительство тракта Усть-Вымь - Чибью (с 1943 г.

- Ухта). Одновременно лагерь приступил к сооружению первой в Коми АССР железной дороги Пинюг - Усть-Сысольск, которая должна была связать регион с центром страны и в перспективе выйти к ухтинскому нефтяному бассейну. В мае 1930 г. на строительстве дороги было занято около 15000 заключенных. Однако в декабре 1931 г., из-за нехватки финансовых и материальных средств, стройка была законсервирована. Несмотря на то, что в последующие годы Коми область неоднократно пыталась (последний раз в 1937-1938 гг.) завершить строительство дороги собственными силами, сделать этого не удалось. Всего было выполнено около 50% земляных работ, возведено 65% мостов и искусственных сооружений, прорублена и расчищена на всем протяжении трасса. На производство всех этих работ было истрачено более 10 млн. рублей².

Одновременно предпринимались меры для увеличения пропускной способности действовавших водных коммуникаций и развития речного хозяйства. В 1930-е годы были сооружены порт и речной вокзал в Котласе, причал для перевалки печорского угля в Нарьян-Маре, порт, речной вокзал и складские помещения в Воркуте³. Однако эти меры не решали кардинально транспортной проблемы в регионе.

В 1929 г. остро встал вопрос об организации вывоза воркутинского угля. Первоначально планировалось доставлять уголь по рекам Воркута, Уса и Печора к Архангельску, для этого в 1930-1931 гг. Гидроводтрансом производились необходимые изыскательские работы. Вскоре, отказавшись от этого варианта, было решено транспортировать уголь комбинированным способом - по железной дороге до Югорского Шара, и затем перегружать его на морские суда. Для этого предусматривалось сооружение железнодорожной линии Воркута - Югорский Шар и морского порта в проливе Югорский Шар. Одновременно рассматривался вариант доставки угля железнодорожным транспортом от Воркуты до Усы и затем речным транспортом по реке Печоре⁴.

Постановлением СТО от 8 августа 1936 г. предусматривалось строительство двух замкнутых («островных») железнодорожных линий: Усть-Уса - Воркута и Усть-Вымь - Чибью, предназначенной для вывоза ухтинской нефтепродукции к судоходной реке Вычегде. Однако данные проекты, при значительных капиталовложениях, не позволяли в полной мере решить про-

блему транспортировки ухтинской нефти и воркутинского угля, т.к. они включали водные пути, которые в северных условиях длительный период времени оставались несудоходными. Поэтому СНК СССР постановлением от 28 октября 1937 г., признав строительство «островных» железнодорожных линий нецелесообразным, принял решение о сооружении железной дороги в направлении Коноша - Котлас - Княжпогост - Чибью - Кожва - Воркута (будущая Северо-Печорская магистраль - Н.У.)⁵.

Сооружение магистрали предстояло осуществить в самые короткие сроки на большом расстоянии (1558 км.), в малообжитых районах и в сложных природно-климатических условиях. Строительство дороги было поручено Ухто-Печорскому исправительно-трудовому лагерю (ИТЛ), основным производственным профилем которого являлась разведка и разработка месторождений нефти, угля и других полезных ископаемых на территории Коми АССР. Ухтпечлаг, не располагая необходимыми материальными и людскими ресурсами, сумел в 1937 г. уложить лишь 85 км пути на южном участке и провести проектно-изыскательские работы на северном участке дороги⁶. При таких темпах работ строительство дороги растянулось бы на многие годы. Ситуация усугублялась также отсутствием технических проектов и применением различных технических условий на разных участках дороги.

Для строительства железной дороги Котлас - Воркута в мае 1938 г. был образован профильный лагерь - Северный железнодорожный ИТЛ (Севжелдорлаг), управление которого разместилось в пос. Княжпогост. Необходимость скорейшего развития угле-нефтяной базы Коми АССР в условиях приближающейся войны требовала форсирования работ по строительству Северо-Печорской магистрали. Для этого НКВД СССР разработал специальную программу, оформленную в виде двух приказов, датированных 14 мая 1940 г. В соответствии с принятой программой сооружение дороги разбивалось на два участка. Строительство линии от Котласа до Усть-Кожвы, протяженностью в 728 км, поручалось Севжелдорлагу, от Усть-Кожвы до Воркуты (463 км) - образованному этим же приказом от 14 мая 1940 г. Северо-Печорскому ИТЛ (Севпечлаг), управление которого разместилось в местечке Абезь. Программой ставилась задача открытия временного движения поездов на всем протяжении дороги в декабре 1941 г. В 1942 г. планировалось вывезти в северо-западный и центральный регионы страны не менее 2 млн. т воркутинского угля. Для транспортировки грузов, адресованных северным лагерям, были организованы три централизованные хозрасчетные базы, подчиненные Главному управлению лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС): в Архангельске, Котласе и Нарьян-Маре. Котласская база была создана на основе пересыльного пункта, который был реорганизован в Котласский отдел ГУЛЖДС⁷.

Приказом НКВД СССР № 0192 от 14 мая 1940 г. в адрес железнодорожных лагерей и Воркутстроя в мае-июле планировалось направить 135 тыс. заключенных в возрасте от 18 до 55 лет, физически здоровых и спо-

собных работать в суровых северных условиях. В первоочередном порядке направлялись специалисты, которые должны были обеспечить бесперебойную работу по строительству и эксплуатации железной дороги. Переброска заключенных из других лагерей осуществлялась целыми подразделениями, со всем наличным административно-техническим, хозяйственным и медицинским персоналом⁸.

Для стимулирования ударной работы заключенных, занятых на сооружении Северо-Печорской магистрали, приказом НКВД СССР № 00597 от 14 мая 1940 г. предписывалось использовать систему премиального вознаграждения и усиленного питания к рекордистам, отличникам и ударникам строительства, а также практику досрочного освобождения особо отличившихся осужденных. Для награждения лучших рабочих и служащих был учрежден специальный знак «Ударник строительства Северо-Печорской железнодорожной магистрали»⁹. Учитывая особую важность строительства Северо-Печорской магистрали и разработки месторождений угля в Печорском бассейне, кураторство над этими объектами в июне 1940 г. было возложено на заместителя начальника ГУЛАГа Н.А.Френкеля¹⁰.

Наряду со строительством магистрали Котлас - Воркута было принято решение о сооружении железнодорожной линии Коноша - Котлас, протяженностью в 367 км, которая должна была соединить Пермскую и Северную железные дороги и стать составной частью Северо-Печорской магистрали. Ее строительство было возложено на образованный 25 сентября 1940 г. Северо-Двинский ИТЛ (Севдвинлаг), управление которого разместилось в г. Вельске Архангельской области¹¹.

С переходом к форсированному варианту строительства железной дороги Коноша - Котлас - Воркута железнодорожные лагеря стали быстро пополняться лагерным контингентом. По состоянию на 1 января 1940 г. численность заключенных Северного железнодорожного лагеря составляла 26551, на 1 июля 1940 г. - 47290, на 1 октября 1940 г. - 95749, на 1 января 1941 г. - 84893 человека. В Северо-Печорском ИТЛ по состоянию на 1 октября 1940 г. содержалось 25486, на 1 января 1941 г. - 34959 человек, в Северо-Двинском ИТЛ - 6287 и 15365 человек соответственно¹². Абсолютное большинство заключенных прибывало из других исправительно-трудовых лагерей и колоний. Прибывавшие этапы нередко выгружались прямо в открытое поле, где лагерники в течение нескольких дней были вынуждены находиться под открытым небом без пищи и элементарного жилья. С наступлением морозов значительная часть заключенных продолжала жить в неотапливаемых палатках и землянках.

С началом Великой Отечественной войны, несмотря на изменение государственных приоритетов, работы по строительству Северо-Печорской железнодорожной магистрали и развитию Ухтинско-Печорского бассейна не только не прекратились, но их объемы еще больше возросли. В соответствии с постановлением СНК СССР № 1718-786сс от 30 июня 1941 г.

НКВД СССР утвердило список ударных сверхлимитных строек на третий квартал 1941 г. В их числе оказались строительство железной дороги Коноша - Котлас и Северо-Печорской магистрали¹³.

Некоторая корректировка строительной программы произошла на участке Коноша - Котлас. Здесь были приостановлены все возложенные на Севдвинлаг в марте 1941 г. работы по сооружению железнодорожной линии Коноша - Анненский Мост. Работавшие здесь отделения были расформированы, а заключенные переброшены на строительство основной трассы или отправлены в другие лагеря¹⁴.

В ноябре 1941 г. на участке Коноша - Котлас во временной эксплуатации находились 90 км дороги. От Коноши до Вельска были уложены 85 км нового пути и 35 км подготовлены к укладке. Требовалось подготовить земляное полотно и уложить рельсы еще на протяжении 150 км, а также возвести железнодорожные мосты¹⁵.

Для ускорения строительства, приказом НКВД СССР № 001563 от 12 ноября 1941 г., разрешалось производить работы по упрощенным техническим условиям - с допущением 17-ти тысячных уклонов и устройством обходов в местах наиболее трудоемких работ с минимальным радиусом до 250 м. Кроме того, допускалось сооружение деревянных мостов, а через Северную Двину - комбинированного моста, с применением металлических и деревянных ферм. До его возведения временное движение через Северную Двину планировалось осуществлять по свайно-ледяной переправе¹⁶.

Форсируя строительство железнодорожной магистрали, ГУЛАГ, взамен убывшим, направлял в железнодорожные лагеря все новый контингент заключенных. По состоянию на 1 октября 1941 г. их численность в Севжелдорлаге составляла 58058, в Севпечлаге - 114265 и в Севдвинлаге - 29811 человек¹⁷. Работать заключенным приходилось главным образом вручную. Основными орудиями труда являлись лопата, тачка и лом. К примеру, в Северо-Двинском ИТЛ в 1941 г. только 16,3% всего объема земляных работ были выполнены с использованием механизмов.

Однако, несмотря на все сложности, 28 декабря 1941 г. в установленный срок закончилась укладка железнодорожного пути на участке Кожва - Воркута и открылось рабочее движение поездов по всей дороге Котлас - Воркута. Это имело огромное экономическое и военно-стратегическое значение, т.к. сотни тысяч тонн угля, скопившегося на складах Воркуты, эшелонами отправлялись для нужд фронта, блокадному Ленинграду и кораблям флота. В свою очередь, в Ухту и Воркуту шли строительные материалы и оборудование, необходимые для разработки нефтяных промыслов и угольных месторождений, а также для нужд самой магистрали.

В 1942 г. необходимо было завершить укладочные работы и открыть рабочее движение на участке дороги Коноша - Котлас. Для этого со стороны Вельска в направлении Котласа нужно было уложить 130 км пути. Сначала планировалось производить укладочные работы одновременно с двух

сторон, но в связи с тем, что в Котлас не было завезено необходимое количество рельсов и креплений, все работы по укладке верхнего строения пути пришлось вести со стороны Вельска. К 25 февраля были завершены работы по подготовке земляного полотна, а в ночь с 4 на 5 марта были закончены и работы по укладке верхнего строения пути. 7 марта 1942 года в г. Котлас прибыл первый сквозной поезд²⁰. Всего в марте было пропущено 27 транзитных поездов с грузами, следовавшими на фронт²¹.

31 октября 1942 г. в газете «Правда» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденами и медалями 108 строителей железной дороги. 12 человек удостоились ордена Трудового Красного Знамени, 36 - ордена Знак почета, 44 - медали за трудовую доблесть и 16 - медали за трудовое отличие²².

Среди награжденных не было тех, кто вынес основную тяжесть строительства магистрали - лагерных заключенных. Работая в суровых природно-климатических условиях, не имея самых элементарных жилищно-бытовых условий, не получая должного питания и вещевого довольствия, заключенные подвергались массовым заболеваниям, умирали или становились инвалидами. В период осуществления основного объема строительных работ (четвертый квартал 1940 г. - 1941 г.) в Севжелдорлаге умерли 4260, в Севпечлаге - 9721, в Севдвинлаге - 2964 осужденных. Уровень смертности в 1941 г. в Севжелдорлаге составил 4,0%, в Севпечлаге - 9,5%, в Севдвинлаге - 11,7% (в среднем по ГУЛАГу - 6,0%²³). В 1941-1945 гг. в этих лагерях суммарное количество умерших насчитывало 53951 человек, абсолютное число которых умерли в 1942 и 1943 г. - 21233 и 15536 человек соответственно²⁴.

По мере укрепления железнодорожного полотна, развития станционного хозяйства, паровозной ремонтной базы, повышалась скорость движения поездов и пропускная способность магистрали. Если в 1942 г. техническая скорость на участке Печора - Воркута составляла 12,8 км в час, а участковая - 5,9 км в час, то в 1943 г. - 17,8 и 10,4 км в час соответственно. На участке от Ухты до Кожвы поезда шли строго по графику. Общий объем перевозок в 1943 г. по сравнению с 1942 г. увеличился более чем в 2,5 раза. В 1943 г. было перевезено 3 млн.332 тыс. т различных грузов²⁵.

Одной из серьезных проблем, с которой пришлось столкнуться при строительстве Северо-Печорской магистрали, стало сооружение мостов через многочисленные водные преграды. В предвоенные годы, чтобы возкорить открытие движения по магистрали, через большие водотоки возводились обходные мосты временного типа, с одновременным строительством постоянных мостов. Дефицит металлических ферм вынуждал строителей сооружать комбинированные мосты, когда металлическими фермами перекрывались лишь главные водотоки, остальные же участки сооружались из деревянных конструкций, с перспективой дальнейшей их замены

металлическими фермами. Однако с началом войны получение металлических ферм в централизованном порядке стало затруднительным.

Руководство Северного железнодорожного ИТЛ, в ведении которого с конца ноября 1941 г. находилось строительство моста № 10 через Северную Двину, приняло решение об изготовлении металлических ферм на месте собственными силами. Для этого требовалось большое количество металла высокого качества. В начале 1942 г. Главное управление лагерей железнодорожного строительства вышло в вышестоящие инстанции с ходатайством о выделении Севжелдорлагу требуемого металла²⁶. Однако в условиях войны решить данный вопрос было достаточно сложно.

Проблема была решена своеобразно. До войны в Москве полным ходом шло строительство здания Дворца Советов. По проекту оно должно было опираться на мощный металлический каркас, для сооружения которого в Днепропетровске катали особую сталь марки «ДС» («Дворец Советов»), К началу войны вес уже смонтированных конструкций составлял около 25000 т, но стройку пришлось приостановить, а возведенные металлические конструкции было предложено разобрать и направить на первоочередные объекты, в том числе и на сооружение мостов Северо-Печорской магистрали²⁷.

В феврале 1942 г. постановлением Государственного Комитета Обороны ГУЛЖДС было выделено 7700 т металлоконструкций Дворца Советов, из которых 6000 т находились в собранном виде. Для их демонтажа Севжелдорлагом летом 1942 г. в столицу были переброшены заключенные строительного-мостового отделения, которые, работая вручную, без специальной техники, уже к сентябрю 1942 г. отправили в лагерь для изготовления мостовых ферм тысячи тонн металла²⁸.

Для изготовления металлических конструкций в конце августа 1942 г. на базе строительства моста № 10 был организован Котласский мостозавод, которому предстояло до начала ледохода 1943 г. перекрыть металлическими фермами наиболее крупные пролеты мостов № 10, 13 и 23. Выполнение поставленной задачи осложнялось дефицитом специалистов и необходимого оборудования, а также трудностями, связанными с проектированием металлических ферм²⁹.

Одним из наиболее сложных объектов являлось сооружение постоянного моста через Северную Двину, к строительству которого Севжелдорлаг приступил в декабре 1941 г. До этого Севдвинлагом были выполнены лишь кессонные работы и возведена кладка одного устоя. Одновременно с сооружением постоянного моста Севжелдорлагу предстояло осуществить строительство обходного пути длиной около 11 км и двух свайно-ледяных мостов общей протяженностью около 850 м. С завершением данных работ к 20 декабря 1941 г. началось движение поездов через Северную Двину³⁰.

При строительстве постоянного моста зимой 1941-1942 гг. не вызывало особых затруднений возведение опор, но большие сложности возникли с

перекрытием мостовых пролетов, т.к. к моменту производства указанных работ лагерь располагал лишь двумя готовыми металлическими фермами, длиной 127 и 55 метров, что было явно недостаточно для полного перекрытия водовода. Поэтому было принято решение о перекрытии основного речного пролета (158 м) фермой длиной в 127 м, с возведением дополнительной бетонной опоры на кессонном основании. Пролет над протокой было решено перекрыть двумя фермами длиной по 55 м каждая, одну из которых следовало изготовить на заводе из имевшегося в наличии недефицитного металла, главным образом, из двутавровых балок. Остальные пролеты перекрывались девятнадцатью деревянными фермами на свайных, башенного типа опорах, с мощными ледорезами. В апреле 1942 г. на втором пролете удалось установить изготовленную на Мостозаводе металлическую ферму длиной 109,2 м. Все остальные работы по реконструкции моста были отложены на зиму 1943-1944 гг.³¹

На завершающей стадии строительства Котласского моста в целях экономии металла был изменен первоначальный проект. Новый вариант проекта требовал возведения четырех дополнительных бетонных опор, но сокращал расход металла на 1200 т и позволял использовать ассортимент металла, имевшийся в наличии. Окончательные работы по реконструкции моста были выполнены зимой 1943-1944 гг. Для их осуществления Мостозавод изготовил 10 металлических ферм общим весом 2569 т, монтаж которых начался в декабре 1943 г. К 15 апреля 1944 г. все монтажные работы были завершены - мост на всем своем протяжении был перекрыт металлическими фермами³².

За полтора года работы Мостозаводом по 28 заказам было изготовлено разного рода металлических конструкций общим весом 5817 т, в том числе для строительства моста через Северную Двину - 3546 т. Общая протяженность пролетов, перекрытых 24 металлическими фермами, сконструированными на заводе, составила 1362 м³³.

Израсходовав к началу 1945 г. запасы металла и потеряв значительную часть рабочей силы (на 1 января 1945 г. численность работавших на заводе лагерных заключенных, трудармейцев и других категорий составляла 2882 человека), Мостозавод оказался на грани закрытия. Однако завод сумел выправить положение и выполнил значительную по объему производственную программу. В частности, в 1945 г. на производстве работ по укреплению опор Котласского моста было освоено 465500 рублей, на реконструкции завода - 183200 рублей. Также силами Мостозавода было смонтировано 27 пролетных строений общим весом 2000 т на реках Уса, Кожим, Сыр-Яга, Сад-Яга, Лименда и Вычегда Северо-Печорской железнодорожной магистрали³⁴.

Таким образом, в сжатые сроки, в чрезвычайно сложных природно-климатических условиях, с огромным напряжением сил и ценой жизни многих заключенных была построена железнодорожная магистраль Коно-

ша - Котлас - Воркута, которая сразу же приобрела важное экономическое и военно-стратегическое значение. Однако работы по увеличению пропускной способности магистрали, развитию ее инфраструктуры, строительству вторых путей, где по-прежнему основной рабочей силой, выполнявшей самые тяжелые работы, оставались лагерные заключенные, продолжались и в 1950-е годы.

¹ Государственный архив Российской Федерации (далее - ГАРФ). Ф. 9401. Оп. 3. Д. 22. Л. 9.

² Морозов Н.А., Рогачев М.Б. ГУЛАГ в Коми АССР (20 - 50-е годы) // Отечественная история. - 1995. - № 2. - С. 183.

³ Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. - М., 1997. - С. 47.

⁴ ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 3. Д. 22. Л. 9.

⁵ Там же. Л. 9-9 об.

⁶ Там же. Ф. 9414. Оп. 1. Д. 2947. Л. 52-53.

⁷ Там же. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 56. Л. 197-198.

⁸ Там же. Д. 63. Л. 70.

⁹ Там же. Д. 56. Л. 198.

¹⁰ Там же. Д. 63. Л. 145.

¹¹ Там же. Д. 59. Л. 85-86.

¹² Там же. Ф. 9414. Оп. 1а. Д. 365. Л. 2, 6, 8; Д. 372. Л. 11.

¹³ ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918-1960. - М., 2000. - С. 783-784.

¹⁴ ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 128. Л. 7, 7об. 8.

¹⁵ Дьяков Ю.Л. - Указ. соч. - С. 191.

¹⁶ ГАРФ. Ф. 9401. Оп. 1а. Д. 93. Л. 142.

¹⁷ Там же. Ф. 9414. Оп. 1а. Д. 372. Л. 9.

¹⁸ Там же. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 128. Л. 12.

¹⁹ Дьяков Ю.Л. - Указ. соч. - С. 190.

²⁰ Там же. Д. 230. Л. 2,6, 6 об.

²¹ Государственный архив Архангельской области. Отдел документов социально-политической истории (далее - ГААО ОДСПИ). Ф. 296. Оп. 1. Д. 1244. Л. 1.

²² Дьяков Ю.Л. - Указ. соч. - С. 192.

²³ Кокурин А., Моруков Ю. ГУЛАГ: структура и кадры // Свободная мысль. - 2000. - № 10. - С. 114.

²⁴ Подсчитано по: ГАРФ. Ф. 9414. Оп. 1а. Д. 365. Л. 8; Д. 372. Л. 11; Д. 382. Л. 9об., 10об., 11об.; Д. 399. Л. 4об., 5об., 6об.; Д. 415. Л. 4об., 5об., 6об.; Д. 433. Л. 6об., 7об., 8об.

²⁵ Дьяков Ю.Л. - Указ. соч. - С. 193.

²⁶ ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 264. Л. 1, 5.

²⁷ Добровольский А. Нет худа без добра // Аргументы и факты. - 1993. - № 38-39. - С. 11.

²⁸ ГАРФ. Ф. 9407. Оп. 1. Д. 264. Л. 1.

²⁹ Там же. Л. 2-3.

³⁰ Там же. Л. 3.

³¹ Там же.

³² Там же. Л. 7.

³³ Там же. Л. 8.

³⁴ Там же. Д. 539. Л. 5-9об.