

Рассматриваются материалы семи экспедиций, совершенных автором статьи и его коллегами-архитекторами в течение 2012–2021 гг. по местам сталинских лагерей, располагавшихся на территории от Якутска до Магадана. Исследователями выполнена фотофиксация остатков лагерных строений разных типов, уникальных по своей конструкции деревянных мостов, описание рудников, где заключенные добывали вольфрам и другие важные для обороны страны ископаемые. Представлены обмеры мостов, лагерных строений, объектов гражданского назначения и авторские фотографии названных объектов.

Ключевые слова: сталинизм; репрессии; Черный прижим; мосты; Заячья петля; рудник Аляскитовый; Бутугычаг; Сеймчан. /

The article presents the materials of seven expeditions made by the author and his fellow architects from 2012 to 2021 around Stalin's prison camps located in the territory from Yakutsk to Magadan. Researchers performed photographic record of the remains of camp buildings of various types and wooden bridges with unique design, described mines where prisoners mined tungsten and other minerals essential to the defense of the country. The article presents measurements of bridges, camp buildings, civil objects and author's photographs of the given objects.

Keywords: Stalinism; repression; Black Clamp; bridges; Hare loop; the Alaskite mine; Butugychag; Seimchan.

Экспедиции по местам сталинских лагерей: от Якутска до Магадана / Expeditions around Stalin's prison camps: from Yakutsk to Magadan

текст

Николай Крадин

Тихоокеанский государственный университет /

text

Nikolai Kradin

Pacific National University

Автор фотографий

(кроме 2, 14, 17, 20 и 27)

Н. П. Крадин /

Photos (except 2, 14, 17, 20

and 27) by N. P. Kradin

Еще в середине 1970-х гг., обучаясь на архитектурном факультете в Хабаровском политехническом институте, будущие архитекторы И. А. Николаев и Н. Н. Алексеев в каникулярное время летом колесили в Якутии на велосипедах по гулаговским дорогам и местам: у них появилась потребность увидеть то, что происходит и происходило в других местах. В 2012 г., спустя много лет, они стали инициаторами проведения первой полноценной научной экспедиции, которая составила семь этапов (2012, 2013, 2015–2018 и 2021 гг.). О первой из них автором уже сделаны публикации [1–4]. В настоящей статье рассматриваются материалы последующих шести экспедиций, в результате которых появилось немало новых находок и открытий. За семь этапов исследований накопилось огромное количество материалов, поэтому авторы планируют издать монографию, в которой будут собраны фотографии, описания, обмерные чертежи, архивные и другие важные документы. Не все участники экспедиций принимали участие в семи ее этапах; таких было четверо: Н. П. Крадин, Н. Н. Алексеев, И. А. Николаев и И. И. Шишигин. В пяти экспедициях участвовал И. И. Игошин, в четырех – В. Г. Колосов, в двух – С. А. Дыминский и З. В. Игошина. Печально и грустно, но двое участников нашей экспедиции уже покинули этот мир: С. А. Дыминский (1957–2015) и И. И. Игошин (1952–2018).

Официально расстояние от Якутска до Магадана, которое преодолевали исследователи – 2025 км. На самом деле оно было значительно большим, поскольку часто приходилось отклоняться от основной дороги к местам расположения отдельных лагерных пунктов и других важных и интересных в историческом плане объектов. Некоторые сложные участки преодолевались пешком, поскольку подвезти к нужным местам на легковых машинах практически не было возможности: мешали огромные глыбы камней и отсутствие даже подобия какой-либо дороги. Такие наиболее трудные и сложные пешие многокилометровые «прогулки» совершались к особенно важным в историческом отношении лагерям Бутугычаг и Аляскитовый. Нас поражало тогда безлюдное и беззвучное пространство на территориях того и другого лагерей.

Добираясь к пунктам своего назначения, из Якутска мы выезжали на трассу «Колыма», проходившую мимо поселка Теплый Ключ, где на короткое время всегда останавливались у Юрия Шабалкина, давнего приятеля нашего коллеги Иннокентия Николаева. Знаток этих окрестностей, рыбак и охотник, Юрий часто давал нам полезные советы. К сожалению, в последней нашей поездке 2021 г. его не оказалось дома.

Хочется представить основных членов экспедиции, принимавших участие во всех семи ее этапах. Их, как уже отмечалось, было четверо.

1. Крадин Николай Петрович (р. 1938), профессор, доктор архитектуры, член-корреспондент РААСН, Заслуженный архитектор РФ, Почетный гражданин города Хабаровска, Заслуженный деятель науки Хабаровского края.

2. Николаев Иннокентий Афанасьевич (р. 1954), главный архитектор ООО РПИИ «Якутпроект», Заслуженный архитектор РФ, профессор МААМ, лауреат Государственной премии в области архитектуры.

3. Шишигин Иван Ильич (р. 1953), генеральный директор ОАО РПИИ «Якутпроект», Заслуженный архитектор Республики Саха (Якутия), член-корреспондент МААМ.

4. Алексеев Николай Николаевич (р. 1959), с 2016 г. заведующий кафедрой Северо-Восточного Федерального университета в Якутске, Почетный архитектор РФ (2012), Почетный архитектор Якутии.

Нельзя не назвать еще одного из активнейших наших участников, принявшего участие в четырех (2015, 2016, 2017 и 2018) этапах экспедиции – это Владимир Колосов из Магадана, не знавший о наших первых поездках. Именно ему принадлежит заслуга поиска спонсоров, которые безвозмездно предоставляли нам транспорт или горючее для машин. Он прекрасно знал места по всем направлениям от Магадана. Более того, он являлся выпускником архитектурного факультета Тихоокеанского государственного университета в Хабаровске. В общем – во всех отношениях наш человек: прекрасный рассказчик и сочинитель стихов, отменный работника, знаток истории Магадана и его окрестностей, умеющий интересно и складно писать. В Магадане несколько лет назад был построен, освящен и торжественно открыт великолепный



< Рис. 1. Сеймчан. Здание аэровокзала

православный храм, по размерам один из самых крупных на всем Дальнем Востоке, а автором проекта этого культового православного шедевра является именно наш коллега Владимир Григорьевич Колосов. О нем много можно рассказывать, даже книгу написать.

В одной из газетных публикаций 2018 г. он отмечал: «Человеческая жизнь, как говорят, не стоила и ломаного гроша. Но проделанная людьми гигантская по своим масштабам работа не перестает удивлять и в наши дни. До сих пор стоят мосты из дерева уникальнейшей конструкции, построенные в годы Дальстроя, а также другие здания и сооружения. И наша задача – как можно больше зафиксировать таких объектов, чтобы в дальнейшем находить средства на их реконструкцию и содержание. Это наша с вами история. Потерять ее – значит предать забвению целые поколения искалеченных человеческих судеб. Поэтому мы решили продолжить работу историко-архитектурной экспедиции и осуществить в этом году ее шестой этап. За зиму и начало весны, в ходе совместной переписки с коллегами, уточнили планы предстоящего этапа экспедиции, скорректировали график маршрута и начали тщательную подготовку к ней. Большую работу проделали наши якутские коллеги, в частности, они в ходе неоднократных совещаний договорились с Управлением Федеральной дороги «Колыма, Р-504» (руководитель Андреев Николай Иванович) о выделении нам автомобиля УАЗ-459 и высокопроходимого транспорта типа Кунг Урал. А наш коллега из Якутска отменный водитель Архипов Петр Петрович подготовил к прохождению по маршруту своими силами автомобиль УАЗ-459. По опыту проведения прошлых этапов мы убедились, что самое благоприятное время для экспедиции – это август. В этот период чаще всего бывают минимальным уровень воды в реках и устойчивая погода, без дождей. Согласовали начало стартового выхода экспедиции, установили его на середину августа. В основном экспедиции проходят на личные средства ее участников. Здесь и покупка продовольствия, и снаряжения, и заправка автомобилей в дороге, а также покупка авиабилетов до Якутска и обратно. В зависимости от маршрута на прошедших этапах находили и спонсоров. Большое им всем спасибо за оказанную помощь» [5]. К этим словам без всяких

оговорок присоединяются и все члены экспедиции – якутские и хабаровские.

В экспедиционных исследованиях в 2015 г. нам довелось сделать остановку в Сеймчане, где до сих пор сохраняется своеобразное по своей архитектуре деревянное здание аэровокзала. По первоначальному назначению оно уже давно не используется. Построенный в 1943 г., аэропорт Сеймчан внес весомую лепту в победные сражения Великой Отечественной войны: он находился на северной трассе, через которую в 1943 г. из Америки перегнали почти восемь тысяч самолетов по маршруту Фербенкс-Марково-Сеймчан-Якутск-Краснодар. Со временем здание важного аэропорта устарело, и много лет оно практически пустовало. Его предполагали даже снести, однако этому активно воспротивилось местное население, и его сохранили как памятник истории и культуры. В настоящее время здесь размещается пост метеонаблюдений. Нам удалось выполнить не только натурное обследование этого исторического сооружения, но и его обмеры, а также детальную фотофиксацию (рис. 1).

Остановимся на описании наиболее интересных объектов. Это известные крупные лагеря Бутугычаг и Аляскитовый, в которых не только находилось большое количество заключенных, но их силами проводились работы по добыче важных в стратегическом отношении полезных ископаемых. В лагере находились и простые люди, и выдающиеся личности: среди заключенных в Бу-



< Рис. 2. С. П. Королев – зэк Бутугычага



> Рис. 3. Дорога к лагерю Бутугычаг

v Рис. 4. У предупредительного знака



тугычаге отбывал срок будущий выдающийся конструктор космических кораблей Сергей Павлович Королев (рис. 2). Нет смысла говорить о его заслугах – они общеизвестны. Но в жизни этого выдающегося инженера были и трагические страницы: незаслуженные обвинения, пребывание в лагерях, в том числе и в Бутугычаге, который по сути дела представлял собой целый лагерный комплекс, протянувшийся на три километра и просуществовавший почти 20 лет (1937–1956).

На месте будущего лагеря еще в 1936 г. геолог Б. Л. Федоров открыл богатое оловорудное месторождение, запасы которого сулили добычу ценного для страны стратегического металла в течение многих лет. В результате разведки местности, технических и научных обоснований именно здесь вскоре появился рудник под названием «Бутугычаг», а также лагерный поселок такого же названия. Из имеющихся материалов известно, что заключенные работали без всяких средств защиты, подвергались радиации и гибли после этого сотнями. На смену одним приходили другие партии осужденных, и так продолжалось на протяжении многих лет.

Нам дважды (2015 и 2016) довелось исследовать Бутугычаг, этот исторический объект сталинских времен. Часть пути удавалось проехать на автомобилях, но когда дорога превращалась в сплошное нагромождение камней (рис. 3), мы шли пешком. Путь оказался нелегким, и далеко не все сумели его преодолеть. Иногда около тропы появлялась зелень, а метрах в ста можно было увидеть даже медведя, на самой же тропе – его свежие следы. В некоторых местах до сих пор радиационный фон был выше допустимой нормы. О внимании и осторожности напоминали поставленные на тропе знаки; беспечность в таких случаях недопустима (рис. 4).

Все постройки в Бутугычаге выполнены из камня, включая тюремные здания, производственные сооружения и другие строения. На окнах зданий имелись обязательные в таких случаях металлические решетки, сделанные из толстых прутьев (рис. 5). Ячейки в них были небольшими – примерно 20 × 20 см; протиснуть

< Рис. 5. Бутугычаг. Окно тюремной камеры



^ Рис. 6. Остатки здания



^ Рис. 7. Свалка обуви заключенных

ся в такую ячею не мог даже ребенок. Да и куда было бежать, если вокруг на десятки и сотни километров не было никаких поселений – безжизненная и безлюдная местность. Но в лагере имелись и постройки с крупными оконными и дверными проемами – как правило, здания производственного или административного назначения. Остатки подобного рода построек в виде развалин тоже сохранились на территории Бутугычага (рис. 6). Здесь же можно видеть и свалку обуви убитых и умерших заключенных (рис. 7), и следы добычи руды в виде высоких отвалов – настоящие горы и сопки (рис. 8, 9). Сама местность Бутугычага – это какой-то лунный, безлюдный, возможно, даже космический пейзаж. Здесь не слышно голосов, не видно птиц и даже мелких зверушек – одна только звенящая пустота; лишь в траве иногда стрекочут кузнечики. Хочется поскорее уйти от этой жути, окунуться в привычный мир звуков и голосов. Именно такое впечатление он произвел на нас не только в первый раз в 2015 г., но и во второй, когда мы посещали его в 2016 г.

С эвенкийского языка слово «Бутугычаг» означает «долина смерти»: здесь находились богатые залежи урановой руды с высокой концентрацией урана. Его излучение приводило к гибели все живое. Но именно здесь и добывали стратегически важный и смертоносный элемент, ставший вскоре основой для создания атомной бомбы. Известный российский поэт Анатолий Жигулин (1930–2000), отбывавший срок в Бутугычаге, создал о нем несколько стихотворений, а также описал и само кладбище, находившееся у ручья с названием Бес. Мы приводим строки его весьма красноречивых воспоминаний об этом кладбище, опубликованные в книге «Черные камни».

«Кто опишет после моей смерти кладбище в Бутугычаге? Кладбище – это вечный мавзолей, созданный природой и людьми. И никак его не разрушить. Сжечь нельзя – гореть нечему... И вывезти это кладбище нельзя – египетская работа, и дорог нет, и высота над уровнем моря около 3000 метров. Широкая, покатая седловина между сопками, левее Центрального лагпункта. Там и находится кладбище (или, как его называли, Аммоналовка – в той стороне был когда-то аммональный склад). Неровное плоскогорье. И все оно покрыто аккуратными,

ровными, насколько позволяет рельеф местности, рядами едва заметных продолговатых каменистых бугорков. А над каждым бугорком, на крепком, довольно большом деревянном колышке – обязательная жестяная табличка с выбитым дырчатым номером... И лежат на этом номерном кладбище многие мученики. Сколько их? Никто не считал» [6, с. 47].

На окраине Бутугычага находился и женский лагерь под названием «Вакханка», на месте которого во время экспедиций мы побывали дважды. И именно здесь до сих пор сохраняются те самые деревянные столбики с жестяными номерками, которые описывал в своих воспоминаниях Анатолий Жигулин. Сделанные фотоснимки кладбища позволяют воочию убедиться, что собой представляли захоронения (рис. 13), хотя с тех пор прошло уже более 70 лет. На кладбище появилось много высоких деревьев, заслоняющих могильные холмики и столбики над ними, а выросшая трава не только затрудняет поиски бывших холмиков, но и скрывает столбики с табличками, причем многие таблички уже давно отвалились и исчезли.

v Рис. 8. Бутугычаг. Фрагмент пейзажа





> Рис. 9. Сопки отвалов



^ Рис. 10. Схема лагеря Бутугычаг

Немало интересного найдено экспедицией и на знаменитом руднике «Аляскитовый», расположенном в 110 км от Усть-Неры и являвшемся конечным пунктом магаданской трассы. Расположенный в долине реки Арангас (левый приток р. Эльги), Аляскитовый был тупиковым пунктом трассы от Магадана. В просторечии его иногда называли просто Аляска. В гулаговский период на руднике заключенные добывали вольфрамовую руду и золото – очень важные для страны в стратегическом отношении полезные ископаемые. Среди лагерников этот рудник совершенно не случайно получил весьма красноречивое название «Долина смерти». В Аляскитовом был сформирован целый поселок для сотрудников, которые обслуживали лагерь. В центре поселка на площади, как и в других подобных местах, в обязательном порядке были установлены бюст «вождя всех народов», а также столб с громкоговорителем. На этой же площади располагались и наиболее важные для лагеря постройки: контора руд-

ника, клуб, столовая, магазин, домики для вольнонаемных работников, а поблизости имелось и просторное кладбище. Все остальное – за колючей проволокой. В глубине гор рядами стояли бараки с заключенными, располагались шахтный двор и площадки штолен. Практически вся основная часть работы заключенных проводилась под землей. Заключенные, добывая вольфрам, олово и золото, работали в штольнях без каких бы то ни было средств защиты, подвергались радиации, а вскоре умирали, как и в Бутугычаге. Бригады в штольнях сменяли одна другую через непродолжительное время (от одной до полутора недель). Весь безжизненный пейзаж лагерных зон «украшали» лишь установленные повсюду многочисленные сторожевые вышки. Всего, как известно из имеющихся документов и материалов, лагерный поселок Аляскитовый просуществовал 12 лет (1945–1957).

Рудник Аляскитовый мы посетили лишь однажды: только когда в 2018 г. в наше распоряжение был предоставлен высокопроходимый автомобиль с опытным водителем, это удалось сделать. Обходя территорию рудника, мы видели развалины разных строений, следы труда заключенных, суровый и в то же время остающийся загадочным безжизненный пейзаж (рис. 11–12). Нам даже пришлось заночевать здесь. Аляскитовый, без сомнения, произвел на всех нас едва ли не самое сильное впечатление.

Продолжая тему ГУЛАГа, отметим, что силами заключенных строились мосты, производилась отсыпка новых дорог. В первую очередь осуществлялось строительство грунтовой дороги между Якутском и Магаданом, а также возведение уникальных по своей конструкции деревянных мостов. Много раз проезжая по этой трассе, мы всякий раз делали остановки у того или иного моста, выполняли его обмеры и фиксировали фотокамерами. Дорога строилась в 1930-е гг. тоже силами заключенных. Это была невероятно трудная работа – вгрызаться в скалы, отсекая лишнее, чтобы сделать своеобразную полку для дороги. Такие участки дороги, проходящей у основания скал, называли прижимами: Черный прижим, Желтый прижим и др. Низкие, часто болотистые места засыпали гравием и грунтом; спустя некоторое время все сделанное засасывало бездонная пропасть болота, и надо было трясину засыпать снова и снова, пока не достигался



^ Рис. 11. Аляскитовый. Отвалы переработанной породы



^ Рис. 12. Участники экспедиции в Аляскитовом

нужный результат. Охранники не давали заключенным возможности даже как следует отдохнуть, подгоняя всех, словно скотину. Дорога оказалась настолько сложной, что ее достраивали довольно длительное время, возводя теперь уже новые, современные мосты, особенно в 2010-е гг., в том числе и во время проведения наших экспедиций. В течение почти десяти лет (2012–2021) мы наблюдали, как менялась и изменилась эта дорога, приобретая современный цивилизованный облик. На смену деревянным мостам появились более современные по конструкции, долговременные, выполненные из бетона; многие протяженные участки дороги уже заасфальтированы или покрыты другим прочным материалом. Если в своей первой экспедиции в 2012 г. мы были вынуждены много раз останавливаться из-за проколов колес, то в 2018 г. проехали весь путь от Якутска до Магадана практически без подобного рода происшествий и приключений.

Питались и спали мы тоже почти всегда на природе, часто в условиях, весьма и весьма далеких от городской цивилизации: спали частенько на «каменных перинах», а обед могли устроить непосредственно на дороге (если ее можно назвать таким привычным для горожан словом). Ухабы, камни, неровности и пыль – вот отличия таких дорог. Все это приносило своеобразную экзотику, но главным для нас были поиски, полученные впечатления и результаты. Чистый и свежий воздух, солнце, встречи и общение с новыми людьми, открытия, новые находки – вот, пожалуй, то, за чем мы ехали в такую даль и неизвестность и что нас привлекало.

В процессе нескольких последних экспедиций мы стали чаще и подолгу останавливаться у заброшенных деревянных мостов, чтобы выполнить их обмеры, сделать зарисовки, фотографии и описания. Архитектура и строительство этих уникальных мостов связаны с именем одного инженера – интереснейшего человека, прожившего сложную жизнь, пострадавшего в годы сталинских репрессий – Эриха Андреасовича Герлингера (рис. 20) (в некоторых более поздних источниках и публикациях и среди односельчан отчество указывается как Андреевич). Он происходил из немцев Поволжья; родился 18 сентября 1913 г. в городе Маркштадте



^ Рис. 13. Женское кладбище Вакханка



< Рис. 14. Рудник Аляскитовый. Сторожевая вышка



^ Рис. 15. Деревянный мост

(с 1941 – город Маркс) Саратовской губернии, учился в немецком педагогическом институте, жил в г. Энгельсе. Был арестован органами НКВД якобы за антисоветскую агитацию в ноябре 1937 г. и осужден сроком на 10 лет. Его дальнейшая судьба стала легендой. После ареста он оказался в Магадане, столице архипелага ГУЛАГ; затем его перебросили вместе с отрядом заключенных в район под названием «Пристань Хандыга» Дальстроя НКВД. С тех пор он практически 40 лет трудился на колымской трассе, сооружая дороги и деревянные мосты через многие бурные ручьи и речки (рис. 15–17). Эриха Герлингера реабилитировали уже после смерти «вождя народов», а вскоре за полезную деятельность по строительству мостов даже наградили несколькими медалями.

По его проекту построены довольно крупные мосты через несколько рек: Агаякан, Куйдусун, Менкюле, Росомаха, Сунтар, Терех и другие ручьи и речки. Теперь вместо грунтовых дорог проложена новая трасса с новыми бетонными мостами (рис. 18, 19), а многие из деревянных мостов в большинстве своем так и остались рядом как напоминание потомкам об инженерах, строивших здесь в трудные предвоенные годы мосты и дороги. Давние

деревянные мосты можно видеть и в настоящее время, проезжая по новой трассе и новым прочным, уже бетонным мостам. Эти прежние крепкие мосты сделаны из лиственницы, которая практически не подвержена гниению и как строительный материал прочна и долговечна. Даже сегодня их бревна прочные, без всяких дефектов. От удара по стволу топор отскакивает, как от пружины; рубить такое бревно тоже бессмысленно, а справиться с ним сможет, видимо, только бензопила, да и то с трудом. Мы как архитекторы не оставили без внимания эти уникальные инженерные сооружения почти вековой давности: не только фиксировали их на пленку, но и выполняли их обмеры (рис. 27–31).

В экспедиции 2017 г. мы решили установить у одного из таких мостов Э. А. Герлингера, у места под названием «Заячья петля» памятный знак-напоминание всем, кто проезжает мимо, что остатки его инженерной мысли – мосты не следует сжигать, используя на дрова во время ночевок; их надо беречь как памятники инженерного искусства. Целый день мы соорудили памятный столб. Разумеется, в Якутске заранее нами была изготовлена памятная доска, которую мы прочно закрепили на столбе,

v Рис. 16. Мосты через сухие ручьи

v Рис. 17. Мост у перевала Заячья петля





^ Рис. 18. Фрагмент новой дороги с мостом



^ Рис. 19. Строительство новой дороги и мостов



^ Рис. 20. Строитель мостов Э. А. Герлингер

врытом в землю и укрепленном в основании пирамидой из камней (рис. 24). На доске, прикрепленной в верхней части памятного столба, перечислены фамилии участников всех этапов экспедиции. Судя по имеющейся информации, памятный знак сохраняется в целости спустя уже четыре года после его установления; он не поврежден, и возле него довольно часто останавливаются проезжающие мимо туристы и даже водители-дальнобойщики, а особенно те, кто видит необычный памятный знак впервые. Здесь люди частенько фотографируются, оставляя себе память об этом историческом месте, а прочитав текст, кое-кто наверняка спускается немного вниз от дороги и интересуется остатками одного из таких мостов, расположенного в зарослях кустов на месте прежней грунтовой дороги.

Факт проведения экспедиций зафиксирован и в Магадане, в главном памятнике этого города – «Маске скорби» (рис. 27), выполненном выдающимся советским и американским скульптором Эрнстом Неизвестным (архитектор Камиль Казаев). Памятник, конечно, далеко не всеми воспринимается однозначно. Он действительно сложен для восприятия, и многие его просто не понимают. На лицевой стороне памятника-Маски представлено полушарие мозга – блок памяти у человека. Собственно Маска – лоб, нос и брови образуют крест, из левого глаза течет слеза в виде людских голов. В пустой левой глазнице – импровизированный колокол, а под ней – номер заключенного 937. На ее обратной стороне, в нише, находится неканоническое распятие и скульптура молодой плачущей женщины, выполненные из бронзы – символы страданий и скорби. Внутри Маски, в нижней ее части имеется небольшое пространство, где на прочной бетонной стенке укреплены разные тексты-посвящения. Мы тоже закрепили там металлическую табличку с перечнем фамилий всех членов наших экспедиций. Эту сложную работу с успехом и качественно выполнил большой умелец Иннокентий Афанасьевич Николаев.

Прошло три года с момента окончания нашей последней экспедиции. И вот в начале 2021 г. я получаю письмо из Якутска от своих коллег с вопросом: Петрович, а не поехать ли нам еще раз в экспедицию? Предложение было сделано всерьез. Разумеется, я не мог отказать-

ся: в меня верили мои друзья. Коллектив был тот же; к нам присоединился еще Владимир Александрович Васильев, вице-президент Союза архитекторов России, председатель Дальневосточной организации СА России. На фестивале ДВ-Зодчество-2021 наши якутские друзья пригласили Васильева в экспедицию и при этом взяли с него твердое слово, что он согласен и обязательно примет участие в этой, надеюсь, что уже действительно последней экспедиции. По пути мы побывали в уже знакомых для меня местах, посмотрели музеи деревянного зодчества под открытым небом, видели, как ветшают



< Рис. 21. В. В. Носырев в процессе обмеров моста



^ Рис. 22. Опорная конструкция одного из мостов



^ Рис. 23. Структура связей опоры моста

деревянные храмы, оборонные амбары и другие строения прошлых времен...

Так состоялась короткая, седьмая по счету экспедиция, в конце которой нас пригласили посетить Ленские столбы, дать некоторые консультации и рекомендации. Дело в том, что с берега реки Лены решено пробить пешеходную тропу непосредственно к Ленским столбам, чтобы туристы смогли ими любоваться не только снизу, непосредственно от реки, а еще и сверху. Идея очень привлекательная, однако после приготовленной для этого прохождения просеки мне показалось, что слишком утомительно и скучно будет туристам, особенно пожилого возраста, идти полтора или два часа вверх, ничего практически не видя перед собой – одни лишь кустарники и деревца. По моему мнению, тропа должна быть обустроенной, вымощенной твердым покрытием, со скамейками для отдыха через определенные промежутки; здесь должны быть хотя бы один или два туалета. Все это необходимо не только для туристов пожилого возраста, но и для молодых людей.

В заключение экспедиции в Якутске состоялся осмотр достопримечательных мест, а также встреча с коллегами-архитекторами, на которой мы рассказали о своих наиболее важных и интересных путешествиях и поделились впечатлениями от всего увиденного – и в экспедиции, и непосредственно на Ленских столбах.



> Рис. 24. Члены экспедиции у поставленного ими знака у одного из мостов

Литература

1. Крадин, Н. П. Архитектура сталинских лагерей в Якутии // Проект Байкал. – 2014. – № 42. – С. 154–162
2. Крадин, Н. П. Дальлаг в Якутии: экспедиция по местам сталинских лагерей // Мой университет. Журнал Тихоокеанского государственного университета. – 2013. – № 1 (13). – С. 102–109
3. Крадин, Н. П. Суровые дороги Дальлага // Забайкальский рабочий. – 2013. – 25 янв. (№12 / 26230). – С. 5. Там же. – 2013. – 31 янв. (№ 16 / 26234). – С. 6
4. Крадин, Н. П. Сталин и тоталитаризм: помпезная архитектура, репрессии и зарубежная критика // С.Т.А.И. : Среда, территория, архитектура, прикладное искусство. Развитие и современные проблемы : материалы международной научно-практической конференции. – Венеция-Триест, 2014. – С. 17–21
5. Колосов, В. Г. Рудник Аляскитовый. Историко-архитектурная экспедиция освоения Колымского тракта: Дневник поездки по памятным местам Магаданской области // Колымский тракт. – 2018. – 14 ноября (№ 44–46 / 1022–1024)
6. Жигулин, А. Черные камни. – Москва : Книжная палата, 1989. – 288 с.

References

- Kolosov, V. G. (2018, November 14). Rudnik Alyaskitovyi. Istoriko-arkhitekurnaya ekspeditsiya osvoeniya Kolym'skogo trakta: Dnevnik poezdki po pamyatnym mestam Magadanskoj oblasti [Alaskite mine. Historical and architectural expedition of the development of the Kolyma Highroad: A diary of the trip around historic sites of Magadan Oblast]. *Kolyma Highroad*, 44–46(1022–1024).
- Kradin, N. P. (2013a). Dallag v Yakutii: ekspeditsiya po mestam stalinskikh lagerei [Dallag in Yakutia: An expedition around Stalin's prison camps]. In *My University. Journal of Pacific National University*, 1(13), 102–109.
- Kradin, N. P. (2013b). Surovye dorogi Dallaga [Rough roads of Dallag]. *Zabaikalsky rabochii*, 12(26230), 5; 16(26234), 6.
- Kradin, N. (2014a). Architecture of Stalin's prison camps in Yakutia. *Project Baikal*, 11(42), 154–163. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.42.804>
- Kradin, N. P. (2014b). Stalin i totalitarizm: pompeznaya arkhitektura, repressii i zarubezhnaya kritika [Stalin and totalitarianism: pompous architecture, repressions and foreign criticism]. S. T. A. I.: Environment, territory, architecture, applied arts. Development and current problems: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (pp. 17–21).
- Zhigulin, A. (1989). *Chernye kamni* [Black stones]. Moscow: Knizhnaya palata.



^ Рис. 25. В. Г. Колосов в процессе обмеров моста



^ Рис. 26. Обмеры и фотофиксация моста членами экспедиции

v Рис. 27. Э. Неизвестный, арх. К. Казаев. Памятник «Маска скорби» в Магадане

