Мертвая дорога:
Салехард - Игарка

Жутковатый эпитет «Мертвая дорога» появился в обиходе сравнительно недавно, когда об этой истории стали писать статьи, книги, рассказы. Так уж сложилась судьба, что в отличие от Транссиба, БАМа и даже Печорской железной дороги, у строительства магистрали Салехард-Игарка не было своего названия. Полярная, заполярная, трансполярная дорога – как только ее не называли. В историю она вошла по номерам строительных управлений - №501 и 503 ГУЛЖДС НКВД СССР. Но больше всего ей подходит именно название «Мертвая дорога», отражающее судьбу как самой магистрали, так и многих ее строителей.

После Великой Отечественной войны руководство страны и И.В. Сталин четко осознали уязвимость стратегической трассы – Северного морского пути. Его главные порты, Мурманск и Архангельск, располагались слишком близко к западным рубежам СССР, и в случае новой войны сообщение по СМП могло быть легко парализовано врагом. Было принято решение создать новый порт в Обской губе, в районе Мыса Каменного, и соединить его 700-километровой железной дорогой с уже существующей линией Котлас-Воркута. Основные положения будущего строительства были определены постановлением Совета министров СССР №298-104сс от 04.02.1947, а постановлением №1255-331сс от 22.04.1947 строительство было поручено ГУЛЖДС (главному управлению лагерного железнодорожного строительства) НКВД-МВД СССР.

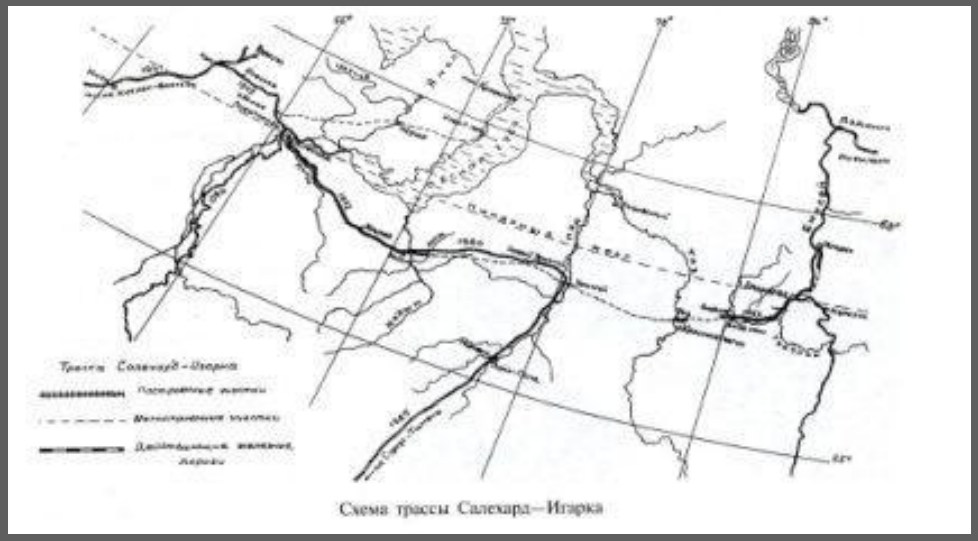


Схема трассы Салехард—Игарка

Строительство линии началось одновременно с изысканием места для будущего порта. Через некоторое время выяснилось, что Обская губа совершенно не подходит для подобного строительства – очень малые глубины, большие ветровые сгоны и нагоны воды не позволяют построить сколько-нибудь крупный порт на ее берегах. Уже в январе 1949 года состоялось судьбоносное совещание И. В. Сталина, Л. П. Берии и Н. А. Френкеля – начальника ГУЛЖДС. На нем было принято решение свернуть работы на полуострове Ямал, прекратить строительство линии к Мысу Каменному, и начать прокладку железной дороги длиной 1290 км. к нижнему течению Енисея, по трассе Чум – Лабытнанги – Салехард – Надым – Ягельная – Пур – Таз – Янов Стан – Ермаково – Игарка, с устройством порта в Игарке. Это было закреплено постановлением №384-135сс от 29.01.1949. В дальнейшем планировалось продлить линию черед Дудинку до Норильска.

http://naed.narod.ru/501str/karta1.htm

На сооружении дороги работало до 80 000 заключённых. Одноколейки прокладывались одновременно с двух сторон — со стороны Оби (501-я стройка) и со стороны Енисея (503-я).

Общая запланированная протяжённость дороги составляла 1263 километра. Она должна была пролегать на 200 километров южнее Полярного круга.

www.skitalets.ru/books/2010/road...ovolsky/

Проблемы строительства упирались не только в климатические и географические условия — вечную мерзлоту и десятимесячную зиму. Трасса должна была пересечь множество ручьёв, речек и крупных рек. Через небольшие реки наводились деревянные или бетонные мосты, через Обь же летом обычно переправлялись на паромах, а зимой — по рельсам и шпалам, положенным прямо по льду, который для этого специально укреплялся.

Для северных районов Сибири характерно существование зимников — временных автомобильных дорог, которые прокладываются зимой, после того как выпадет снег, а многочисленные болота и реки покрываются льдом. Для того чтобы сделать автомобильные переправы через реки более надёжными, места переезда дополнительно замораживают — поливают водой, наращивая толщину льда.

Ледовая переправа через Обь

Железнодорожные ледяные переправы не просто поливали водой, в них вмораживали брёвна, шпалы. Устройство ледовых переправ для железнодорожного транспорта — уникальное изобретение советских инженеров, такого, вероятно, не было ни до, ни после строительства дороги Игарка — Салехард.

Строительное управление №502, занимавшейся прокладкой линии от станции Чум Печорской железной дороги к Мысу Каменному с ответвлением на Лабытнанги, было упразднено, и создано два новых управления – западное №501 с базой в Салехарде, в ведении которого был участок от Лабытнанги до реки Пур, и восточное управление №503 с базой в Игарке (перенесенной позже в Ермаково), строившее дорогу от Пура до Игарки. Сосредоточение живой силы, материалов между этими строительствами распределялась примерно как 2:1.

Технические условия прокладки линии были до предела облегченными, мосты через Обь, Пур, Таз и Енисей на первом этапе не планировались – их функцию должны были исполнять летом паромные, а зимой – ледовые переправы. Земляные работы выполнялись преимущественно вручную, дальняя перевозка грунта – на немногочисленных автомобилях, отсыпка насыпи - ручными тачками. В год на западном участке сдавалось 100-140 км трассы, на восточном – много меньше: сказывались недостаток людей и трудность подвоза материалов.

http://naed.narod.ru/501str/karta1.htm

http://naed.narod.ru/501str/karta1.htm

На этой стройке обрела свой буквальный смысл страшная фраза, родившаяся еще на строительстве Печорской магистрали – о «человеке под каждой шпалой». Так,

И. Симонова из Ташкента, работавшая в 1970-е годы инженером на изысканиях и достройке участка Надым-Уренгой, лично видела груды скелетов после размыва берегов реки Хетта, и трупы в насыпи 616-620 километров линии.

В октябре 1949 г. лед сковал Обь, а в начале ноября на него уже уложили шпалы и рельсы. Требовался смельчак, который первым испытал бы «ледянку». Среди вольнонаемных машинистов такого не оказалось. «Кто перегонит паровоз – тому вольная», приказал начальник стройки. Нашелся доброволец из заключенных, который взялся вести паровоз. Поначалу все шло хорошо, но к середине реки лед стал трещать и ломаться. Машинист выглянул из будки обомлел – обская пучина, поглощая шпалы и рельсы, угрожающе подбиралась к паровозу. Но лед и рельсовые плети выдержали. Машинист дотянул до берега, и получил вожделенную свободу. В канун 7 ноября начальство рапортовало Сталину о новой трудовой победе на 501-й.

Вдоль новой «железки» на расстоянии 5-10 километров друг от друга строились лагеря, многие из которых прекрасно сохранились до сих пор. Бежать из лагеря было практически невозможно. Побег граничил с безумием. Основная дорога контролировалась охраной. Единственный путь к свободе лежал к Енисею, затем вверх по нему 1700 км до Красноярска или на север 700 км до устья Енисея или до Дудинки и Норильска, которые также строились заключёнными и усиленно охранялись.

http://forum.nmp4.ru/index.php?showtopic=25914&st=20

Всё необходимое для строительства, от кирпича и гвоздя до паровоза, завозилось с материка. Для 503-й стройки доставка грузов осуществлялась сначала по транссибирской магистрали железной дорогой до Красноярска, затем вниз по Енисею в летнее время речными судами. Так же, баржами, были завезены рельсы, паровозы, вагоны, дрезины, которые до сих пор стоят в тундре.

http://goroda-prizraki.narod.ru/doroga.html

В послевоенные годы рельсов в СССР не хватало. Завозились рельсы, снятые с действующих направлений. На рельсах и костылях дороги стоят самые различные даты выпуска, начиная с 1892 года.

www.a-pesni.golosa.info/zona/tot...vdor.htm

Завозить приходилось и лес. На широте строительства дороги — тундра и тундра. Строительный лес специально заготавливали южнее и плотами сплавляли вниз по Енисею.

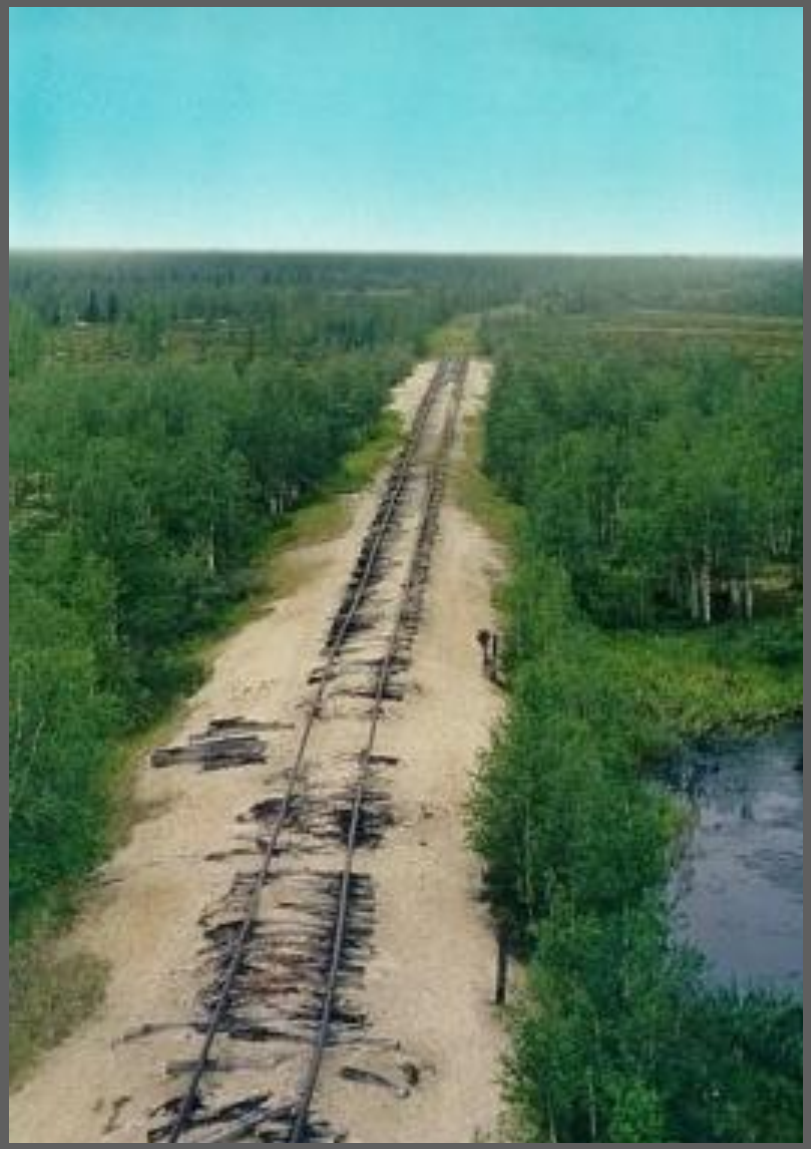
Отсутствие достаточного материального обеспечения заставляло постоянно искать нетрадиционные инженерные и строительные решения. Крыши бараков в лагерях покрыты не шифером или жестью, а расколотыми древесными чурками. Даже через полвека после строительства такие крыши продолжали выполнять свои функции.

Движение от Салехарда до Надыма было открыто в августе 1952 года, стал курсировать рабочее-пассажирский поезд. К 1953 г. отсыпка насыпи была произведена почти до Пура, уложена часть рельсов.

На восточном же участке дела шли не так хорошо. Был отсыпан и уложен 65-километровый участок от Игарки до Ермакова, а также около 100 км. В западном направлении до Янова Стана и далее. В район реки Таз завозились материалы, здесь было построена около 20 км главного хода и депо с ремонтными мастерскими. Наименее освоенным оказался 150-километровый участок между реками Пур и Таз, построить который планировалось к 1954 г.

Вдоль всей трассы была сооружена телеграфно-телефонная линия, которая до 70-х годов связывала Таймыр с внешним миром. Эксплуатация ее участка от Ягельной до Салехарда была прекращена только в 1992 г.

http://goroda-prizraki.narod.ru/doroga.html



После смерти И. В. Сталина, когда было уложено уже более 700 из 1290 км. дороги, отсыпано почти 1100, до сдачи в эксплуатацию оставалось около года, строительство было остановлено. Уже 25 марта 1953 г. Вышло постановление №395-383сс о полном прекращении всех работ.

Вскоре было расформировано 293 лагерей и управлений строительства. Сотням тысяч заключенных была объявлена амнистия, однако выехать на юг им удалось только с началом навигации – других путей еще не было. По некоторым подсчетам с 501 и 503 строек было вывезено около 50 тысяч заключенных, и примерно столько же вольнонаемного персонала и членов их семей. На «Большую землю» вывезли все что могли, но большинство построенного было просто брошено в тайге и тундре.

http://goroda-prizraki.narod.ru/doroga.html

Практически нетронутым остался лишь «островной» участок в районе р.Таз – от пристани Седельниково на правом берегу примерно на 20 км. в сторону Ермаково, с ответвлением к депо Долгое и балластному карьеру. Именно на этом участке, наиболее труднодоступном из всех остальных, почти нетронутым сохранился путь, здания, депо и четыре паровоза Ов – знаменитые «овечки» дореволюционной постройки. На путях около депо стоят несколько десятков вагонов – в основном платформы, но есть и несколько крытых. Один из вагонов попал сюда из послевоенной Германии, после переделки на отечественную колею 1520 мм. В 15 км от Долгое сохранились остатки лагеря, а неподалеку от депо, на другом берегу ручья – остатки поселка вольнонаемных рабочих и администрации стройки, состоящие из почти двух десятков зданий, а также лежащий на берегу деревянный паром.

ofiversion/index.php/t17425.html

Экономисты впоследствии подсчитали, что решение бросить строительство в такой степени готовности привело к убыткам для бюджета страны намного большим, чем если бы дорога все же была достроена, не говоря уже о ее перспективном продолжении до Норильского промышленного района, где уже осваивались богатейшие месторождения железа, меди, никеля, угля. Гигантские газовые месторождения Западной Сибири еще не были открыты.

Судьбы отдельных участков дороги очень различаются. Головной участок Чум - Лабытнанги принят в постоянную эксплуатацию МПС в 1955 г. Полностью готовая линия Салехард-Надым была брошена, и не восстанавливалась. До начала 90-х по нему на полусамодельной дрезине ездили связисты, обслуживающие ту самую телеграфно-телефонную линию. Участок от Пура (ныне станция Коротчаево) до Надыма был восстановлен Министерством нефтяной и газовой промышленности в 70-х годах, а в начале 80-х в Коротчаево с юга - из Тюмени - пришла новая магистраль. Состояние пути от Коротчаево до Надыма было неважным, в середине 90-х годов пассажирские поезда с юга укоротили до станции Коротчаево, и лишь в 2003 году участок Коротчаево-Новый Уренгой (бывш. Ягельная) был введен в постоянную эксплуатацию. С восточного участка дороги рельсы были сняты в 1964 г. для нужд Норильского комбината.

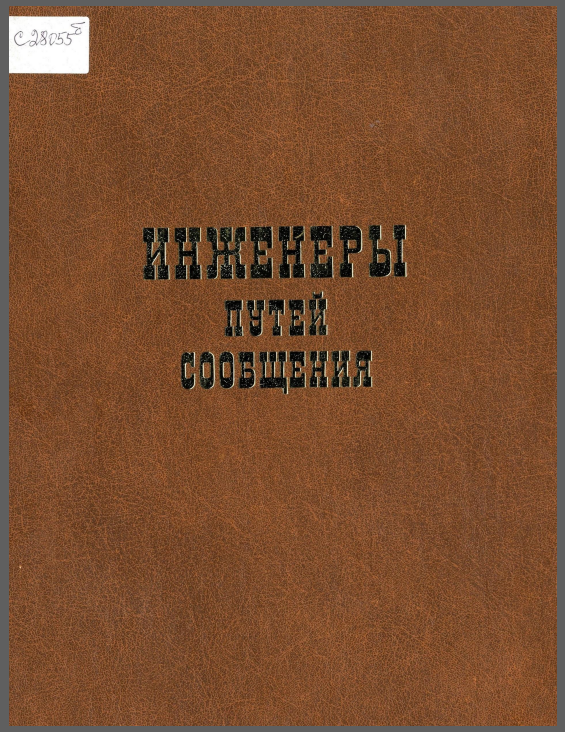
24 сентября 2009 года в Салехарде президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин выступил на совещании под руководством Председателя Правительства РФ Владимира Путина по вопросам, связанным с освоением месторождений газа на полуострове Ямал. Было заявлено следующее. В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года» на севере Уральского федерального округа предусматривается строительство новых железнодорожных линий с общей протяженностью 3079 км, в том числе:

в период до 2015 года — 1593 км (Полуночное — Обская — Салехард, Паюта — Бованенково, Салехард — Надым);

в период 2016—2030 годов — 1486 км (Русское — Заполярная, Воркута (Хальмер-Ю) — Усть-Кара, Бованенково — Харасавэй, Паюта — Новый Порт, Коротчаево — Русское, Русское — Игарка, Игарка — Норильск — с заходом на территорию Красноярского края).

www.memorial.krsk.ru/work/konkur...a/00.htm

Недалеко от дороги Игарка - Салехард находится поселок Курейка, где по приговору царского суда отбывал ссылку Иосиф Джугашвили - товарищ Сталин. В советское время над избой, в которой жил Сталин, было надстроено большое здание со стеклянными витринами - пантеон. Рядом со зданием стояла громадная статуя Вождя, которую видели все проходящие по Енисею суда. Статую после разоблачения культа личности сбросили в Енисей. Пантеон простоял до начала девяностых годов, затем его сожгли.



1. Новиков Р. Железная дорога в...никуда [Текст] / Р. Новиков // Гудок : Ежедневная транспортная газета. - 2005. - N213 : 17 ноября. - С. 7
2. Кротов А. По "мертвой дороге" / А. Кротов// Жезнодорожное дело.- 1999г.- N 2.-С.10-14
3. Выпов И. Г. Трансполярная магистраль / И.Г. Выпов//Транспортное строительство.- 2002г. N 8 - С.32
4. Пашкова Т. Л. Через полвека по Полярной дороге Салехард - Игарка/ Т. Л. Пашкова//Железнодорожный транспорт.- 2005.- N 11-С.75-77
5. Шепитько, Т. В. Забытые стройки Севера / Т. В. Шепитько, Е. И. Воронина//Транспортное строительство.- 2006.- N 3.- С.22-24
6. Жилина, А. В. Особенности проектирования железных дорог в приполярных районах (на примере железнодорожной линии Салехард - Надым) / А. В. Жилина, С. В. Шкурников//Шаг в будущее (неделя науки-2008) : материалы науч.-техн. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых. - СПб. : ПГУПС, 2008. - С.76-77
7. Полярная магистраль [Текст] : сборник / ред. : Т. Л. Пашкова. - М. : Вече, 2007. - 442 с

1.community.livejournal.com›Свежие записи›311658.html
2.alb.eurasialand.ru/railway/
3.vecherka.su/katalogizdaniy?id=30501