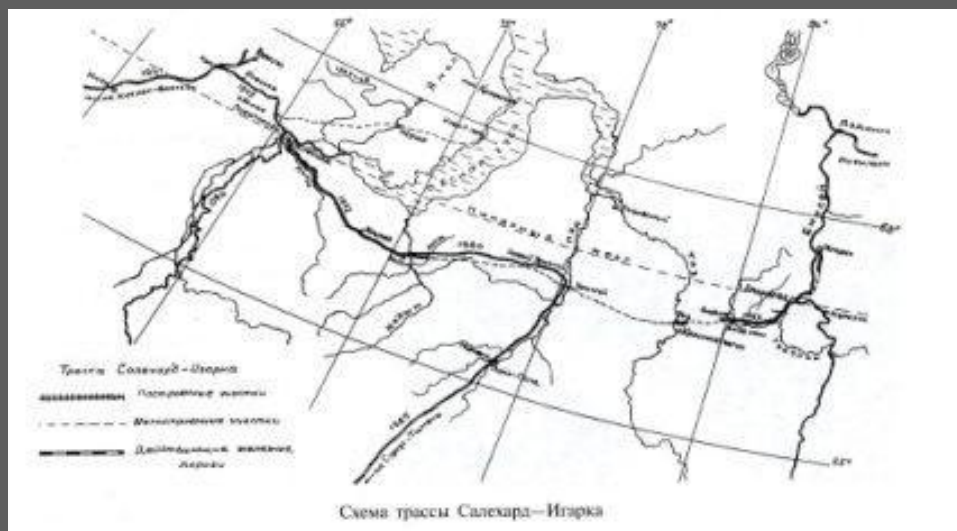


# Мертвая дорога: Салехард - Игарка

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.



**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 через Дудинку до Норильска.**



**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.**



**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, занимавшаяся 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>

Труд в СССР  
является  
ДЕЛОМ ЧЕСТИ,  
ДЕЛОМ СЛАВЫ  
*делом*  
ДОБЛЕСТИ  
и  
ГЕРОЙСТВА!

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.**



**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.**



**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 жостью, 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.**



**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.**



**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.**



**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).**



**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.**

С 28055

# ИНЖЕНЕРЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

1. [community.livejournal.com/Свежие\\_записи/311658.html](http://community.livejournal.com/Свежие_записи/311658.html)  
2. [alb.eurasialand.ru/railway/](http://alb.eurasialand.ru/railway/)  
3. [vecherka.su/katalogizdaniy?id=30501](http://vecherka.su/katalogizdaniy?id=30501)

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