

18+

Людмила Фёдоровна Липатова

ДОРОГИ И СУДЬБЫ

I том



Людмила Фёдоровна Липатова

Дороги и судьбы. I том

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=26910158

ISBN 9785448584183

Аннотация

Л. Ф. Липатова в своей очередной книге знакомит читателей с судьбами людей, которым довелось трудиться на строительстве железной дороги «Чум – Салехард – Надым – Игарка» в 1947—1955 гг., возводимой силами ГУЛАГа. Автор посвятила этой теме более двух десятков лет. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

Содержание

От автора	5
Глава 1	10
Глава 2	32
1947 год	32
1948 год	41
1949 год	43
1950 год	47
1951 год	49
1952 год	50
1953 год	53
1954 год	58
1955 год	59
Глава 3	71
Конец ознакомительного фрагмента.	94

Дороги и судьбы I том

**Людмила Фёдоровна
Липатова**

© Людмила Фёдоровна Липатова, 2017

ISBN 978-5-4485-8418-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

От автора

О строительстве железнодорожной магистрали «Чум-Салехард-Надым-Игарка», которая возводилась силами ГУЛАГа, написано уже немало. Это и публикации в различных изданиях, и книги: А. С. Пиманова, Р. С. Гольдберга, Гриценко В. Н., В. Н. Калинина и т. д. Можно сказать, что техническая сторона этой грандиозной стройки освещена неплохо, но вот говорить про человеческий фактор можно бесконечно, потому что в судьбе каждого человека, который был причастен к этому проекту, она нашла свой особый отклик, а ведь их были десятки тысяч.

Мне пришлось побывать во многих лагерях 501-й стройки, как в экспедициях, так и в качестве гида у журналистов и различных экскурсионных групп. Так, например, в апреле 2002 года довелось посетить один из лагерей 501-й стройки и быть экскурсоводом у президента Исландии Оулавюра Рагнара Гримссона (кстати, 24—25 сентября 2013 г. он второй раз посетил Салехард. В этот раз был одним из председательствующих на III Международном Арктическом форуме «Арктика – территория диалога» вместе с президентом России В. В. Путиным).

27 сентября 2003 г., в рамках государственного визита в Россию в столицу Ямало-Ненецкого автономного округа – в Салехард прибыла генерал-губернатор Канады г-жа Адри-

енн Кларксон. Вместе с супругом (господин Джон Ралстон Сол) она также побывала в лагере 501-й стройки, и меня опять попросили быть экскурсоводом.

Вопросов задавалось много. К примеру, корреспондент телевидения Исландии спросил: «Что было самым страшным в этих лагерях?» Мне кажется, я дала ясный ответ, что это «несвобода». И пояснила свою мысль. Во время промышленного освоения нашего округа, тоже хватало сложностей и трудностей. Приходилось ночевать в палатках, когда во время сильных морозов волосы примерзали к подушке. Летом доставляли немалые неудобства комары и мошка и т. д. Но эти люди могли в любой момент уволиться и уехать в более тёплые и благополучные места, а заключённые этого сделать не могли. Но, как я поняла, корреспондент ждал от меня не такого ответа.

И дальнейшая работа с иностранными журналистами, которые добираются до наших краёв, чтобы своими глазами увидеть остатки лагерей, убедила меня в том, что их интересуют только измождённые лица и то, что под каждой шпалой лежит заключённый. Хотя это выражение была высказано одним из журналистов в качестве аллегории. Попробовали бы на самом деле захоронить кого-нибудь в насыпи! Как мне рассказывал один из бывших зэков, вёлся строгий учёт всем погибшим, отчего умер, где похоронен и т. д.

Эдвард Валланс – корреспондент большой английской телекомпании «The Gamma Project» настойчиво просил меня

показать гуглаговские виселицы. Когда я пыталась убедить его, что ни в документах, ни в воспоминаниях участников тех событий: заключённых, вольнонаёмных, охранников, никогда не упоминается о случаях повешения, он так и не поверил мне.

Существует же такая поговорка: «От сумы, да от тюрьмы не зарекайся». Иногда думаю, а как бы я вела себя, оказавшись в подобной ситуации. Честно говорю, не знаю. Наверное, плыла бы по воле обстоятельств. Тем радостнее было узнать, что многие из этих людей не теряли присутствия духа, не склонялись перед трудностями, не озлобились на всех и вся, а в особенности на страну, где им довелось родиться и жить.

В данной книге я попыталась рассказать о судьбах некоторых людей, об их восприятии событий того времени.

Можно сказать, что у этой книги есть своя история, которая началась в 1988 году, когда я перешла на работу в краеведческий музей. Сначала недолгое время работала в фондах. Директор предупредила меня, там хранятся документы, за которыми следит КГБ. Впоследствии оказалось, что никакого спецхрана в фондах музея у КГБ никогда не было. Наоборот, сотрудники этого учреждения во многом помогли мне в сборе материалов и даже передали картотеку спецпереселенцев.

В моём личном архиве набралось довольно большое количество записей воспоминаний некоторых из участников,

принимавших участие в строительстве этой грандиозной железнодорожной магистрали, причём как заключённых, так и вольнонаёмных. Фрагменты бесед с ними вошли в эту книгу (главы «Стройка и люди» и «Очерки, зарисовки, воспоминания»). Есть статьи, взятые из газеты «Вестник Заполярья», «Красный Север», журналов «Ямальский меридиан», «Северяне» и т.д., а также материалы, подготовленные сотрудниками Государственного архива ЯНАО: В. Л. Реусовой и Л. В. Соломиной. Есть и глава «Экспедиции в прошлое», где приводятся впечатления людей, побывавших в местах, где проходила железная дорога, и располагались лагеря для заключённых.

В книге помещены фото из фондов ГБУ ЯНАО «Ямало-Ненецкий окружной музейно-выставочный комплекс имени И. С. Шемановского»; из Фондов Государственного архива ЯНАО; из фондов музея г. Лабытнанги; корреспондентов газеты «Красный Север», членов экспедиций в прошлое.

Приношу громадную благодарность сотрудникам ГБУ ЯНАО «Ямало-Ненецкий МВК им. И. С. Шемановского», а в особенности заведующему отделом новой и новейшей истории А. Б. Мазурину. Большую помощь оказал мне и историк-краевед, корреспондент ТВ «Северный ветер» г. Салехард, член РГО В. М. Липатов. Он расшифровывал записи, подобрал некоторые фотографии, написал статью о бывшем заключённом Л. М. Шерешевском.

Работа по сбору экспонатов, документов, воспоминаний продолжается.

Людмила Липатова.

Глава 1

Предыстория и история

Недаром говорят, дороги это артерии страны. А вот этих-то «артерий» на территории Сибири вплоть до конца девятнадцатого века практически и не существовало, как гласит народная мудрость, были «не дороги, а одно направление». Границы Российской империи после похода Ермака «со товарищи» через 50 с небольшим лет раздвинулись до берегов Тихого океана. Страна получила в свою собственность более двенадцати миллионов квадратных километров. Это невероятное количество земли необходимо было как-то осваивать и обустраивать. И для этого, в первую очередь, нужны были дороги. Связь с Сибирью осуществлялась по Московскому колёсному тракту и рекам.

На протяжении почти 250 лет на этих великих пространствах знали единственный вид сообщения – почтовую гоньбу и долгий обозный извоз. Рекорд скорости езды по Московскому тракту был установлен женой одного из декабристов, которая, ни разу не останавливаясь на ночлег, преодолела путь от Петербурга до Петровского завода длиной 7100 вёрст за 28 суток.

Грузопоток тем временем постоянно возрастал, отсутствие нормальных дорог круглогодичного действия тормозило

ло прогресс этого громадного края, поэтому постоянно шёл поиск путей выхода из создавшегося сложного положения.

В 1878 году стальная колея пришла в Екатеринбург, и необычайно обострился интерес широких кругов сибирской общественности к вопросу о строительстве Великой Сибирской магистрали, поднятому ещё в 1850г.

За 30 лет (1857—1887гг.) для пространств, раскинувшихся от Урала до Тихого океана, было выдвинуто неисчисли-мое множество проектов строительства железных дорог.

Генералы и чайные торговцы, губернаторы и купцы, инженеры и члены различных комитетов, государственные чиновники всех рангов и частные лица разрабатывали проекты: конно-железные, островные, узкоколейные, подвесные, смешанные железнодорожно-водные и железно-гужевые дороги – каких только вариантов не предлагалось для Сибири!

Томский губернатор Супруненко предлагал, например, «ввиду неудобства водяных путей сообщения» заменить их железной дорогой от Тюмени через Омск, Томск до Красноярска и далее до Иркутска. Причём в предохранение от снежных заносов, Супруненко считал необходимым построить над всей дорогой непрерывную крытую галерею. В этой галерее, по его мнению, было бы удобно провести телеграфную проволоку. Крыша обеспечила бы также сохранность грузов от кражи и хранение в зимний период сена и овса для лошадей. Движение на дороге он предлагал организовать на конной тяге во избежание грандиозных лесных пожа-

ров от искр, вылетающих из труб паровозов, и «предотвращения сжигания сибирской тайги в топках локомотивов». (Ламин В. А. Ключи к двум океанам. – Хабаровск: Кн. изд., 1981. С. 36).

Маршруты тоже разрабатывали все кому не лень. Многие купцы загибали трассу к пунктам перевалки своих грузов, пароходчики, наоборот, подальше от своих линий сообщения. Между сибирскими городами возникла острая конкурентная борьба, всем хотелось оказаться на трассе будущей железнодорожной дороги. Прошения и требования, ходатайства и «челобитные» мощным потоком изливались в столичные ведомства. Представительные делегации непрестанно курсировали в столицы, ходатаи осаждали её приёмные, предлагали капиталы, испрашивая концессии, льготы и привилегии перед конкурирующими соседями.

России понадобилось всего 14 лет, чтобы проложить железную дорогу к берегам Тихого океана. Прокладка стального пути через всю Сибирь явилась крупнейшим событием в истории мирового транспортного строительства. После открытия Америки и сооружения Суэцкого канала, – отмечали многочисленные газетные обозреватели со Всемирной выставки 1900 г. в Париже, – история не отмечала события более выдающегося и более богатого прямыми и косвенными последствиями, чем постройка Сибирской железной дороги.

Не без оснований за рубежом Сибирскую железную доро-

гу называли «позвоночным хребтом русского великана».

* * *

Меценаты и исследователи Сибири, купцы Александр Михайлович Сибиряков и Михаил Константинович Сидоров потратили немало средств на изучение путей сообщения Сибири. Конечно, в первую очередь, они разрабатывали план установления морского сообщения между Европой и Сибирью. Предлагали также и планы строительства железной дороги, в том числе от низовьев Оби до незамерзающих бухт Европейского Севера. Высочайшего одобрения они не получили.

(О А. М. Сибирякове и М. К. Сидорове в следующей книге «Дороги и судьбы»)

Первые практические шаги по изучению трассы будущей железной дороги от Обдорска через Уральский хребет была проведены в 1900 году. Об этом событии писала губернская газета «Сибирский Листок», которая выходила в Тобольске до революции.

13 марта 1900 года в Обдорск прибыла представительная экспедиция под руководством опытного инженера путей сообщения, действительного статского советника Петра Эрнестовича фон Гетте, построившего линию Екатеринбург-Тюмень. Всего в ней насчитывалось 12 человек, в числе которых были инженеры, как российские, так и иностранные, техники, астроном, геолог, доктор, два десятника, по-

вар и плотник. Целью этой экспедиции были железнодорожные изыскания от Обдорска до Белковской Губы. 30 марта почти весь состав экспедиции переехал на левый берег Оби – на 17 вёрст ниже Обдорска и расположился близ остяцких юрт Лабет-Нанги. Планировалось, что это будет исходной точкой будущего железнодорожного пути. Отсюда началась триангуляция местности. Сам господин Гетте предполагал исследовать часть Урала по широте 67 градусов 32 минуты, через которую был намечен перевал. Ни один из обдорских обывателей там не был и не мог дать каких-либо сведений об этой местности, в частности, даже не могли сказать есть там лес или нет.

Вся экспедиция разделилась на два отряда. Одна партия инженеров с главным грузом в 600 пудов проследовала прямо на Урал – в предполагаемый перевальный пункт – водораздел рек Лонгот-югана и Сарт-Ю. Другая пошла с триангуляционной съёмкой к пункту, выбранному на Урале инженером Гетте, причём направление им должны были дать ракетами, пущенными с Урала. Для передвижения этого второго отряда с палатками и инструментами был законтрактован оленный чум.

«Сибирский листок» регулярно знакомил читателей с работой экспедиции: «28 августа Гетте вернулся в Обдорск, пройдя пешком по двум направлениям по тундре 320 верст и лодками по Оби 200 верст. Особых препятствий Гетте нигде не встретил; тундра – кочковатая равнина с твердою су-

глинистую подпочвой – представляет вполне надежное основание для полотна железной дороги. Повсюду озера с превосходной водой, обеспечивающие хорошее водоснабжение; значительных искусственных сооружений не предвидится, но число небольших мостков и труб при пересечении Урала довольно значительное. Самый перевал через хребет сравнительно ровный. Каменные работы умеренные. Место конечной станции на Малой Оби, на водоразделе рек Лонгот-Юган и Щучьей, удобное, как относительно подхода, маневрирования и зимовки судов, так и устройства станционной площадки со всеми необходимыми приспособлениями и зданиями, а также громадную сухую площадью для будущего поселения. Строительные материалы найдутся на месте, кроме извести; большая часть леса может быть доставлена с р. Полюя и низовых притоков Оби, шпалы для Белковского участка – с Печоры и Архангельска, цемент и все прочее должны быть доставлены морем. Главное затруднение – в перевозе грузов и более быстром сообщении, для чего потребуются завести собственные пароходы. В общем, условия сооружения дороги по исследованному направлению подходят к условиям Тюменской дороги, стоившей около 38 тысяч с версты. Работы в Тобольской губернии Гетте рассчитывает закончить в конце сентября, вдоль Большеземельской тундры – в начале ноября. На днях сам Гетте снова выезжает в тундру к Белкову и Югорскому Шару, где предполагает встретиться с Вилькицким. В начале октября будет опять в Обдорске,

а в конце ноября думает быть уже в Санкт-Петербурге...

...По пройденному расстоянию можно вывести заключение, что, не смотря на многие трудности чисто технического свойства, дорога все-таки возможна. Таково общее мнение всех участников экспедиции. Придется еще вероятно много поработать над дальнейшими изысканиями и много потратить и сил и денег, но значение дороги так очевидно и так огромно, что не следует останавливаться ни перед какими трудностями с целью достигнуть этого желательного конца. Несомненно, что придется в будущей экспедиции иметь побольше сил для изысканий и, главное, людей, для которых проведение дороги на Белковскую губу будет не только делом интересным с материальной стороны, но в особенности со стороны идейной в смысле соединения Сибири с Европой и поднятия промышленного и культурного движения в нашем отдаленном крае».

В книге «Полярно-уральская железная дорога и Северный сибирский торговый путь», которая вышла в Санкт-Петербурге в 1901 г. Пётр Эрнстович пишет:

«Не входя в подробный разбор условий, коими будет связана эксплуатация Северного сибирского пути, укажем лишь на важнейшие преимущества онаго.

1. На всём протяжении от главных торговых центров Западной Сибири: Тобольска (Тюмени), Омска, ст. «Обь», Барнаула, Томска и Иркутска, до европейских портов, будет существовать – в виде перерыва сплошного водного пути –

лишь одна, сравнительно не длинная, железнодорожная линия между ст. «Собь» на левом берегу р. Оби, в 30 верстах южнее с. Обдорского, и «Мединским заворотом» на Самоедском побережье Северного моря, к юго-западу от Югорского шара. Длина сего рельсового сообщения не превзойдёт 380 вёрст; длина же речного пути, от центрального торгового пункта Западной Сибири – ст. «Обь» до указанной ст. «Собь», составит до 2600 вёрст (от Барнаула 3000 вёрст), а морского пути – от Мединского порта до Лондона, Антверпена, Гамбурга и Санкт-Петербурга – от 6900 до 7100 вёрст. Таким образом, провоз грузов железною дорогою не будет превышать $\frac{1}{24}$ доли всего протяжения между Западной Сибирью (ст. «Обь») и означенными портами (к. ч. 10000 вёрст).

2. Не предвидя, по имеющимся данным, для эксплуатации проектируемой железной дороги – даже в продолжении зимних месяцев, – каких-либо особых затруднений, зависящих от почвенных и климатических условий края (Полярно-уральская железная дорога будет пролегать в пределах между $66^{\circ}20'$ и 69° северной широты. Почва – за исключением Уральского хребта – преимущественно суглинистая, промёрзшая на глубину до 1,50 сажен. Средняя температура воздуха всего на 2—4 градуса ниже таковой Среднего Урала. Атмосферических осадков сравнительно мало), Северный торговый путь будет пользоваться тем важным преимуществом, что по всем судоходным рекам, в район его вхо-

дящим, а именно: Оби, Иртышу, Тоболу, Туре, Чулыму, Томи, вывозное сырьё будет следовать вниз по течениям оных, тогда как морское плавание вокруг Норвегии, находясь под влиянием Гольфстрима, направляющегося вдоль Мурманского берега к востоку, и местных тёплых течений, между Печорским лиманом и Хайпудырскою губою (См. Н. Морозов. «Люции Самоедского берега». СПб. 1896 г.), – может считаться вполне беспрепятственным с конца июня месяца до середины октября, т. е. в продолжении 3 ½ месяцев (По указанию вице-адмирала С. О. Макарова и полковника А. И. Вилькицкого). В свою очередь, река Обь, с притоками, судоходна в продолжении пяти месяцев, а именно от середины мая до середины октября (По записям Обдорской метеорологической станции, с 1891 по 1900 г., река Обь вскрывалась у с. Обдорского, ср. ч., 2 июня и замерзала 29 октября нового стиля (21 мая – 17 октября старого стиля), что соответствует среднему навигационному периоду 149 дней в году), а потому значительная часть грузов последней заготовки может попадать на ст. «Собь» до закрытия навигации и, следовательно, доставляться на заграничные рынки к началу зимы того же года.

3. Рассматриваемый путь, лежащий вне всякой конкуренции с прочими транзитными путями между Сибирью и Европою, удовлетворит в полном объёме условию срочности доставки товаров в места назначения, так как будет независим ни от факторов затрудняющих грузовое движение по длин-

ным железнодорожным линиям (вследствие недостатка подвижного состава, сложности манипуляций при передаче груза с одной дороги на другую и т. п.), ни от разных препятствий, с которыми связано судоходство по рекам и морям менее просторным и надёжным. Остаётся заметить, что время доставки грузов от ст. «Обь» до Лондона не превзойдёт, с перегрузками, 30 суток (а именно: от ст. «Обь» до ст. «Собь» – 11 суток, по железной дороге (включительно задержек на конечных станциях и в элеваторах) – от 3 до 5 суток, а морем – до Лондона и прочих указанных выше пунктов – 12—14 суток. При вывозе же сибирских грузов через Архангельск или другие порты Европейской России время вывоза колеблется от 3 до 5 и более месяцев в зависимости от степени загромождённости промежуточных железнодорожных линий, по коим направляется груз, и условий навигации).

Далее, на основании статистического материала фон-Гетте приводит данные «ежегодных избытков главнейших местных продуктов», которые могут вывозиться по предполагаемой железной дороге: пшеницы, ржи, ячменя и овса – от 21 до 55 миллионов пудов; льна, пенки и кудели – до 1 миллиона пудов, льняного семени – до 1,2 миллиона пудов; масла коровьего – до 500.000 пудов; сала – до 800.000 пудов; шерсти, кож и мехов – до 1 миллиона пудов; мяса, дичи, рыбы – до 1, 8 миллиона пудов; сена – до 2 миллионов пудов, прочих товаров – до 1,7 миллионов пудов. Если же добавить сюда лес и металлы, то это составит

свыше 60 миллионов пудов вывозимых грузов. Ввозиться ежегодно будет по предварительным подсчётам в первые же годы эксплуатации не менее 3 миллионов пудов.

Кроме всего прочего, проектируемый железнодорожный путь послужит пробуждению и развитию производительных сил Севера, как со стороны Европейской России, так и со стороны Западной Сибири (Берёзовского округа). В этом отношении облегчение и удешевление, при посредстве сего пути ввоза необходимейших вспомогательных снарядов и приспособлений для разработки нетронутых пока богатств царств растительного и ископаемого (лесов; металлов – начиная с рассыпанного и жильного золота до железных руд; графита; драгоценных камней; каменного угля; нефти и пр. См. А. Дунин-Горкавич «Север Тобольской губернии». Вып. VII «Ежегодника Тобольского Губернского музея». 1897 г. и Н. Подревский «О поездке на Северный Урал летом 1892 г.» (По дневникам Сыромятникова и Андреева). Сразу оживит весь полярный Север, что в свою очередь, отразится также на увеличении импорта».

В результате проделанной работы фон Гетте пришел к выводу, что «непреодолимых препятствий для осуществления дороги не предвидится, но работа предстоит гигантская, и для окончания дела понадобится не один миллион...». К сожалению, несмотря на оценку фон Гетте, что железнодорожный транспорт соединит Сибирь с Европой и поднимет промышленное и культурное движение в «этом отдалённом

крае», денег на строительство в царской казне не нашлось.

* * *

В газете «Сибирский листок» за 1909 г. Н. Волков поместил статью под названием «Проект железной дороги Рыбинск — Обдорск». Приведём некоторые выдержки из неё.

«Не раз уже в «Сибирском листке» указывалось, что существует проект проведения железной дороги до Березова или Обдорска. Как инициаторов постройки этой дороги указывали на англичан, которые ищут золото в Березовском уезде...

...Передо мною лежит №115 ярославской газеты «Голос». В нём помещено письмо в редакцию г. Григория Виони, жителя города Романова-Борисоглебска. Письмо озаглавлено: «К сооружению магистрали Рыбинск – Обдорской северной железной дороги». Г. Виони сообщает о том, что организуется общество для изучения и всесторонней разработки материалов по этому вопросу.

«Такое общество, – говорит г. Виони, – представляет собою нечто среднее между учёным обществом и коммерческим предприятием.

В данном случае дело сооружения магистрали Рыбинск – Обдорской северной железной дороги по своему характеру и сложности, с одной стороны, и крупной важности для будущности северного края России, с другой, налагает на инициаторов дела серьезную ответственность и для осуществле-

ния давно знакомой идеи «развития северного края» побуждает инициаторов избрать такой способ осуществления, который должен в наибольшей степени гарантировать от непоправимых впоследствии ошибок, вызываемых односторонностью суждений, увлечением и т. п. недостатками, необходимо присущими делам, совершаемым втихомолку и в одиночку».

Для нас, северян, этот опыт гласной общественности в области учредительства представляет тем больший интерес, что предприятие, вернее, предприятия, имеющиеся в виду инициаторами, должны возникнуть как раз на севере России, захватывая губернии Ярославскую, Вологодскую, Архангельскую и северо-западный угол Тобольской».

По-видимому, у г. Виони имеются в виду определенные капиталисты, которые в случае выгоды предприятия обеспечат его своими вкладами, но по причинам, вполне понятным, он не открывает своих карт. Но все-таки он говорит об этом довольно ясно. Это видно из следующих его слов:

«Проектируемую железнодорожную магистраль от верхней Волги (Рыбинск-Ярославль) до низовьев реки Оби (Обдорска) предполагается устроить на частные средства. Дорога проектируется не как стратегическая линия, но как линия, имеющая быть доходной и притом имеющая создать эту свою доходность в девственном крае, обладающем громадными богатствами, но еще дремлющими в суровой обстановке климатических условий нашего родного Севера».

* * *

В 1908 г. в одном из февральских номеров газеты «Берлинер тагеблат» была опубликована статья петербургского корреспондента «Железная дорога Обь – Архангельск». В ней со ссылкой на надежные источники сообщалось, что в министерстве путей сообщения России спешно разрабатывается проект развития сети железных дорог на севере страны. Первоочередной должна стать линия, соединяющая Архангельский торговый порт с нижним течением Оби. Автор статьи приводил подробные сведения о двух возможных вариантах прокладки трассы северной железной дороги. По северному варианту она имела выход к Оби в районе Обдорска (Салехарда), по южному – у с. Мужы, в 180 верстах к югу от Обдорска. К строительству, как утверждал корреспондент газеты, будто бы решено приступить немедленно и закончить его не более чем через три года. В статье сообщалось, что авторы этого проекта, пожелавшие остаться неизвестными широкой публике, приписывают новой железнодорожной линии огромное значение в вывозе сибирского сырья на западноевропейские рынки.

Этим неизвестным автором был Александр Алексеевич Борисов художник с мировым именем, первый живописец Арктики, писатель, общественный деятель, исследователь полярных земель, внёсший значительный вклад в разработку вопросов транспортно-экономического освоения Севера. Приняв за основу идею, принадлежавшую собственно

А. М. Сибирякову и М.К Сидорову, Борисов энергично пропагандировал её и изыскивал технические возможности и средства осуществления разработанной им генеральной схемы развития железнодорожной и морской транспортной сети севера России и Сибири на протяжении более чем 30 лет.

Действовавшее при министерстве путей сообщения Особое междуведомственное совещание по выработке пятилетнего плана железнодорожного строительства обратило пристальное внимание на проекты, предлагавшиеся Борисовым. На заседаниях совещания, проходивших 3—7 ноября 1916 г. с широким участием представителей научной и технической общественности, весьма бурно обсуждался доклад инженера Ю. И. Успенского, в основу которого были положены разработанные Борисовым проекты железных дорог: Обь – Беломорской, Котлас – Сорока и Обь – Котлас. Докладчик отмечал, что все эти дороги «имеют ту общую черту, что обслуживают Северную Россию». (Второй журнал заседания Особого междуведомственного совещания по выработке плана ж.-д. строительства на предстоящее пятилетие 1917—1922гг. Пг, 1917, с. 21.)

В первом туре голосования проект Обь-Беломорской дороги 28-ю голосами против 24-х был отклонён, поскольку, как отмечало совещание, недостаточно выясненным представляется значение Обь-Беломорской железной дороги для возможности немедленного создания значительных новых

ценностей, а равно для более удобного выхода из Сибири на мировые рынки.

Лишь после выступления начальника статистического отдела министерства финансов и промышленности В. П. Семёнова-Тянь-Шанского (сына известного учёного), который отметил, что «линия Котлас – Обь вместе с линией Лодейное поле – Вытегра – Котлас географически явится первым западным звеном будущей Северо-Сибирской магистрали. Проходя по северной окраине земледельческого пояса Российской империи через Енисейск и северную оконечность Байкала, она выйдет к Николаевску-на-Амуре. А потому огромное значение её столь несомненно, что постройка должна быть, во всяком случае, отнесена к первой очереди, если не сделана внеочередной».

Совещание по выработке плана железнодорожного строительства на 1917—1922 гг. приняло резолюции, которые отличала одна общая черта – рекомендовалось сосредоточить первоочередное внимание на решении проблем развития сети транспортных коммуникаций, связывающих Центральную Россию и её морские порты с глубинными территориями севера Сибири и побережьем Тихого и Ледовитого океанов. В число первоочередных был включён в план строительства железной дороги «Обь-Котлас». Однако ни по одному из принятых предложений, высказанных совещанием, до Октябрьской революции не было предпринято никаких практических действий.

В 1915—1916 гг. А. А. Борисов разрабатывает проект строительства Обь-Мурманской железной дороги, строительство которой было поддержано царским правительством, а также сменившим его после революции Совнаркомом. Однако из-за гражданской войны проект был реализован только через десятки лет.

В 20-30-е годы Борисов принимал активное участие в разработке проекта железной дороги: Обь – Котлас – Сорока.

В январе 1919 г. Советом Народных Комиссаров был принят «Декрет о железнодорожной программе на 1919—1920 годы».

4 февраля 1919 г. по докладу Л. Б. Красина и Г. И. Ломова на заседании Совнаркома под председательством В. И. Ленина было принято постановление о концессии на Великий Северный железнодорожный путь.

О выдаче концессии ходатайствовали художник А. А. Борисов и норвежский подданный Эдвард Ганневиг. Они представили в Совнарком проект сооружения Северного железнодорожного пути по направлению: Обь – Котлас – Сорока, Котлас – Званка. Вместе с существующей в этих районах сетью железнодорожных коммуникаций проектируемая линия должна была обеспечить надёжное сообщение Северной Сибири с Балтийским побережьем и незамерзающим портом в Мурманске. В последующем эту линию предлагалось продолжить на восток от Оби через нижнее течение Енисея, Якутск или северную оконечность Байкала до Тихоокеанско-

го побережья.

Но первая мировая война, интервенция и гражданская война нанесли транспортному, и прежде всего железнодорожному хозяйству громадный ущерб. В этих условиях в качестве первоочередных встали задачи восстановления разрушенных дорог, налаживания правильной эксплуатации регулярного движения. Это нужно было сделать для того, чтобы вдохнуть жизнь в почти остановившийся организм промышленных центров. От того, насколько быстро удастся справиться с разрухой на транспорте, зависела обозримая и дальнейшая перспектива хозяйственного строительства. Поэтому львиная доля финансовых и материально-технических средств, в целом крайне ограниченных, выделявшихся транспортным ведомствам, направлялась на восстановительные работы. Все проекты транспортного строительства, в том числе и сооружение Великого Северного железнодорожного пути, естественно, отошли на второй план. Единственным исключением являлся Северный морской путь – его исследование, практические шаги по его освоению не прекращались.

В изданной в 1929 г. в Великом Устюге брошюре художника А. А. Борисова и профессора В. М. Воблого была вновь поднята идея Великого Северного железнодорожного пути. Но на этот раз его трасса не ограничивалась соединением Мурманского побережья с устьями рек Оби и Енисея. Великий Северный путь трактовался авторами как

составная часть комплексной программы промышленного и транспортного строительства, охватывающего Север Сибири от Урала до Тихого океана, поэтому линию намечалось продолжить от Якутска и далее на восток до Тихого океана с выходом к морскому побережью в пунктах Аян, Эйкан, Николаевск-на-Амуре, Советская Гавань. Вместе с существующей в европейской части Союза железнодорожной сетью Великий Северный путь был призван обеспечить соединение по кратчайшему расстоянию трех океанов: Северного ледовитого с незамерзающим морским портом в Мурманске, Атлантического (Ленинградский порт) и Тихого – от Аяна на Севере до Советской Гавани на юге.

В этой связи в проекте предпринималась смелая попытка разработать принципиальные вопросы переселенческой политики, развития, лесной, горнодобывающей промышленности и ряда других отраслей народного хозяйства, связанных с использованием природных богатств Сибири. Исключительное внимание уделялось развитию энергетической базы, основу которой должны были составить гидравлические (там в тексте. – прим моё) электростанции. Авторы проекта Великого Северного пути между тремя океанами предлагали построить его на электрической тяге, которая обеспечила бы высокую скорость движения, необходимую для преодоления громадных расстояний.

Идеи, изложенные Борисовым и Воблым, взятые каждая в отдельности, были не новы, и приоритет их разработки

не принадлежал авторам брошюры. Однако попытка сведения в единую программу наиболее крупных проектировок развития транспортных сообщений в Сибири была в то время единственной в своем роде. Авторами была сформулирована и исходная посылка для разработки программы комплексного освоения северных территорий Сибири, которая сводилась к признанию необходимости в первую очередь транспортного строительства.

Именно поэтому их предложение привлекло внимание общественности, местных и центральных государственных органов. Немаловажное значение имел и тот факт, что комплексная программа ВСП в определённой степени соответствовала принципиальным требованиям, сформулированным в плане развития народного хозяйства РСФСР на 1929—30 гг. Она представляла один из вариантов решения задачи усиления транспортной связи районов Сибири и Дальнего Востока с промышленными центрами европейской части Союза. Кроме того, идея ВСП была особенно актуальна в связи с практическими задачами хозяйственного освоения обширных территорий на севере Сибири. Решение этих задач имело исключительно важное экономическое значение и политическое значение, поскольку, как весьма точно отмечалось в 1930 г. на одном из заседаний Дальневосточной секции Всесоюзной торговой палаты, «до сих пор на Севере мы владели географической картой, и притом далеко не верной, и не владели территорией».

С 1932 г. по 1942г. на изыскательные работы строительства ж/д в районе Полярного Урала до деревни Лабытнанги Ямало-Ненецкого национального округа было направлено 5 экспедиций Воркутинско-Печорского строительства НКВД. На результаты работ этих экспедиций и основывалась в 1943г. Уральская экспедиция Желдорпроекта ГУЛЖДС (Главное управление железнодорожного строительства) НКВД, когда производила предварительные изыскания линии Воркута-Салехард. Экспедицией была проведена колоссальная работа. Об этом можно судить хотя бы по отрывку из отчёта «Проект железнодорожной линии „Воркута-Енисей“, участок „Воркута-Салехард“. Москва. 1944г.»:

«Учитывая специфические условия проектирования данной линии, ряд вопросов в проекте разработан более подробно, чем это требуется для проектного задания: выбор направления линии, геодезическое обоснование, снеготранспортируемость и снегоборьба, переход Оби, пристань и архитектурные решения. В проектировании тоннельного варианта перехода Оби и пристани принимали участие консультанты Метростроя и Наркомречфлота.

В период проектирования были произведены необходимые согласования и увязки с соответствующими наркоматами и главками

На камеральных и проектных работах было занято до 62 человек. Получение экспедицией дополнительного за-

дания (линия Воркута – Хальмер-Ю) отвлекло большую часть сотрудников на эти новые работы и при окончании проекта число сотрудников уменьшилось до 12 человек».

В результате произведенных обследований и сравнения вариантов было выбрано направление для соединения существующей ж/д линии Кожва – Воркута с районом устья р. Оби по варианту станционного разъезда Чум по долинам рек Уса и Елец, через Елецкое седло и далее по р. Собь с выходом к Оби в районе д. Лабытнанги. (Подробнее «Проектное задание 1943 г.»).

Так что вопрос о сооружении железной дороги по территории Ямало-Ненецкого округа решался ещё в период Великой Отечественной войны, но к строительству приступили в только в 1947 г.

Глава 2

Основные этапы строительства

1947 год

4 февраля 1947 года – постановление Совет Министров СССР №298—104сс «О производстве проектно-изыскательских работ по выбору места для строительства порта, судоремонтного завода с жилым посёлком в районе Обской губы и железной дороги от Северо-Печорской магистрали до порта».

22 апреля 1947 года – постановление №1255—331сс Совета Министров СССР, согласно которому строительство железной дороги, получившей наименование «Строительство №501 МВД СССР», поручено ГУЛЖДС (главному управлению лагерного железнодорожного строительства) НКВД-МВД СССР. Вот что об этом говорится в записке А. Д. Жигина «Железнодорожная магистраль Воркута-Салехард-Игарка»: «Центральный Комитет ВКПб\ и Совет Министров СССР своим постановлением от 22 апреля 1947 года потребовал построить морской порт, жилой поселок и судоремонтный завод на берегу Обской губы у 69-й параллели и соорудить железную дорогу из района Воркуты до Мыса

Каменного, длиной порядка 700 км.

Были созданы Северное управление Главжелдорстроя МВД СССР, осуществлявшее общее руководство строительством и три подчиненных ему Управления строительства Обское, Байдарское, Заполярное и Берёзовский лесной участок. Начальник строительства – заместитель начальника ГУЛЖДС МВД полковник Барабанов В. А., главный инженер – Б. И. Цвелодуб.

Центром строительства трассы на Мыс Каменный стал поселок Абезь, расположенный неподалеку от места впадения реки Усы в Печору, – там ранее располагалось Печорское управление ГУЛЖДС, строившее трассу Котлас-Воркута. Там же в Абези находилась штабная колонна-лагерь заключенных, работавших в управлении стройки, строительных центрах, культурных учреждениях ГУЛАГа, а также производственные лагерные колонны – авторемонтная, мостостроительного отряда, железнодорожников и так далее.

Совместным приказом МВД и ГУ СМП от 17 февраля 1947 г. была организована Северная объединённая проектно-изыскательская экспедиция.

Руководители: начальник П. К. Татаринцев, главный инженер А. А. Фарафонтёв.

Примыкание к Северо-Печорской магистрали определено на ст. Чум, а порт был запланирован на Мысе Каменном.

В книге «Исторический путь железных дорог на Севере

Западной Сибири» приводится документ:

Совершенно секретно. Экз. №3.

Товарищу СТАЛИНУ И.В.

Настоящим докладываем о ходе подготовки и состоянии работ Северной проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР – ГУСМП, организованной по исполнению постановления Совета Министров СССР от 4 февраля 1947 года за №228—104 с по состоянию на 1-е апреля 1947 года:

1. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР, МВД СССР и ГУСМП направлена на место работ по изысканию морского порта в районе Обской губы и железной дороги к нему объединенная Северная проектно-изыскательская экспедиция, в составе портовой экспедиции, укомплектованной за счет средств и личного состава ГУСМП и железнодорожной экспедиции укомплектованной за счет средств и личного состава МВД СССР.

Экспедиция прибыла к месту работы в начале марта с.г. и приступила к подготовительным и организационным работам.

Руководство Северной проектно-изыскательской экспедиции УВД СССР и ГУСМП разместилось в районе Воркуты на базе помещений и материального обслуживания Воркутстроя МВД СССР. Там же разместился и штаб железнодорожной экспедиции.

Всего в составе Северной и железнодорожной экспедиций прибыло 130 человек сотрудников Желдорпроекта МВД

СССР.

Первая партия работников портовой экспедиции ГУСМП прибыла в Салехард (Обская губа). В настоящее время портовая экспедиция состоит из 70 человек.

К 10 марта экспедицией были составлены предварительные технические условия и задания для изыскательских и геологических партий по железнодорожной трассе и по проектированию морского порта.

Одновременно, на место была отправлена вся техническая документация, специально собранная по этим районам.

2. На основе материалов прежних работ Желдорпроекта МВД СССР на трассе Воркута – Салехард и Воркута Югорский шар, а также добытых картографических материалов и литературных данных изучены и установлены для производства полевых изыскательских работ варианты железнодорожной трассы.

Изыскание железнодорожной трассы будет производиться по двум направлениям: одно от Воркуты на Восток для изыскания наивыгоднейшего железнодорожного перехода Уральского хребта и второе – Обское, по изысканию трассы от Пуйко по побережью Обской губы до мыса Каменного.

Воздушной рекогносцировкой обследован хребет Северного Урала для определения пересечения его железнодорожной трассой и установлено, что наиболее легким переходом перевала является вариант Елецкого седла с направлением на Салехард и Пуйко (150 км от Салехарда, вниз по течению

р. Обь).

Отдельные изыскательские отряды и партии железнодорожной экспедиции направлены на трассу, как со стороны Воркуты, так и самолетами со стороны Салехарда. До полного схода снега будут проведены по железнодорожной трассе все необходимые предварительные обследования в зимних условиях, а также организовано наблюдение за проходом льда и весеннего паводка на пересекаемых крупных водотоках и замеры зимнего дебета воды на реках для использования их в целях будущего водоснабжения железной дороги.

Для производства аэрофотосъемочных работ по трассе подготовлена аэрофотосъемочная экспедиция МВД, которая по возможностям производства этих работ будет отправлена на место в конце апреля.

3. Портовой экспедицией в марте произведена воздушная рекогносцировка с посадкой на побережье Обской губы. В результате рекогносцировочных и изыскательских работ по порту выбраны две площадки: район мыса Каменный и район мыса Сетяого в 80 км севернее Нового Порта, где организованы водомерные и гидрологические посты и начаты работы по сбору данных о строительных материалах этого района.

В пункте Яр-Сале (200 км к югу от Нового порта) намечено место расположения гидрологической устьевой станции.

Начаты первые гидрологические работы в Новом порту – открыт водомерный пост и ведутся прибрежные гидрологи-

ческие наблюдения.

Для речного порта в устье реки Оби наиболее подходящими является район Пуйко, который в то же время крайне неблагоприятен железнодорожных подходов (заливаемая низменность).

Работа экспедиции по изысканию других мест для строительства морского и речного портов продолжается.

4. Потребное количество продовольствия и вещевого снабжения для обеспечения экспедиций в течение первых трех месяцев выделено за счет ресурсов МВД и ГУСМП и на месте имеется.

Необходимые для начала работ: радиостанции, геодезические инструменты, средства связи и оборудования для лаборатории и метеостанции в начале марта были направлены и прибыли на Воркуту. Также прибыли на место: в Воркуту 2 самолета СИ-47, 1 самолет По-2с авиации МВД и в район Нового порта и Салехарда 2 самолёта ЛИ-2 и 4 самолёта ПО-2с полярной авиации Главсевморпути.

Снабжение экспедиции всеми необходимыми материалами и оборудованием решено производить с двух направлений:

а) до открытия навигации по р. Обь все грузы направлять по железной дороге до Воркуты, и далее самолетами и тракторами, машинами-вездеходами и оленьим транспортом через Елецкое седло Уральского хребта на основные базы в Пуйко и Новый порт;

б) с открытием морской и речной навигации часть грузов направлять через Омск, где организована перевалочная база экспедиции, пароходами до Салехарда и Пуйко.

В связи с наличием опасности магнитных мин в устье Обской губы завоз грузов морским путем для портовой экспедиции будет осуществлен судном «Капитан Хромцов» с деревянным корпусом, с последующим использованием его в Обской губе на гидрографических работах.

5. На успешное развитие работы экспедиции отражается то, что несмотря на постановление Совета Министров СССР от 4 февраля сего года, Госпланом СССР не выделены по заявкам МВД фонды на необходимое оборудование и материалы, которые должны были быть поставлены в первом квартале 1947 года.

В числе крайне необходимого экспедиции до сего времени не выделены: тракторы, автомашины-вездеходы, катера, радиостанции, авиабензин и ряд других материалов.

Также Министерством авиационной промышленности не поставлены 10 самолетов ПО-2с.

По этому вопросу нами представлена 3 апреля с.г. докладная записка товарищу БЕРИЯ, которым даны необходимые указания.

О дальнейшем ходе работ экспедиции будем ежемесячно докладывать.

МИНИСТР ВНУТРЕННИХ ДЕЛ Союза ССР (С. Круглов)

НАЧАЛЬНИК ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО
ГО МОРСКОГО ПУТИ при Совете Министров (А. Афанасьев)

7 апреля 1947 года.

Авторами проекта участка Чум-Лабытнанги, длиной 192 км были инженеры Н.Д.Михеев, А. Д. Жигин. Авторами проекта участка Лабытнанги – Обская – Мыс Каменный были А. И. Пилин, Чулкевич.

Строители двигались и с севера на юг с другого конца предполагаемой трассы. С открытием в Обской губе навигации к Каменному Мысу прибыл первый лихтер со строительными материалами, оборудованием и снаряжением для эксплуатации ГУСМП (Главное управление Северного морского пути). В августе 1947 г. здесь начали возводить временный строительный городок. На левом берегу Обской Губы сооружали двухэтажные землянки для учреждений и начальства, приземистые бараки для заключенных. Развернулись работы по подготовке к приему строительных подразделений, техники и механизмов, снимавшихся с объектов Байкало-Амурской магистрали.

14 июля разыгрался шторм, который уничтожил лихтер со стройматериалами, снаряжением и оборудованием. Погибли люди.

Но строителям не суждено было дотянуть трассу к Мысу Каменному.

2 августа 1947 года сдан в эксплуатацию первый мост через реку Воркута.

За неполных 5 месяцев работы организовано 10 строительных подразделений, Обской лагерь.

1947 год – общее количество строителей примерно – 40 000 человек.

1948 год

Интенсивное строительство железной дороги начиналось значительно севернее Абези, от станции Чум. К весне 1948 года рельсы трассы, скрепленные со шпалами пока на два костыля, дотянулись уже до Полярного Урала, и дальше сначала по долине реки Собь, а потом ушли в сторону Обского побережья. В среднем, строители двигались к северу со скоростью около ста километров в сезон.

3 декабря 1948 года – открыто движение поездов от ст. Абезь до берега р. Обь (ст. Лабытнанги). К этому времени был освоен также участок от ст. Обская до 174 км в направлении к морскому порту. В основном там построены лагеря, отчасти отсыпаны дороги

За 1947—1949 гг. в районе будущего порта было построено 3 рабочих поселка: Яр-Сале, Новый Порт, Мыс Каменный.

К концу 1948 г. Портовая экспедиция Главного управления Севморпути закончила обследование площадок и акваторий и доложила о вариантах строительства порта и судоремонтного завода на западном берегу Обской губы. Все они не удовлетворяли требованиям строительства и эксплуатации по инженерно-гидрологическим условиям – глубины, наносы и др.

Выяснилось, район Мыса Каменного не пригоден для рас-

положения крупного морского порта, так как глубина этой части не превышает 5, а возле берега полутора метров. Кроме того, мелкий песок и ил быстро меняли рельеф дна, да и название мыса – Каменный, как выяснилось, было результатом ошибки экспедиции картографов 1826 года под руководством штурмана Ивана Никифоровича Иванова (1784—1846), которая составляла карту полуострова Ямал. Ненецкое определение «пай» – «кривой» – было услышано как «пэ» – «каменный». В действительности же на этом «Кривом мысе» никогда не было камня, этого желанного строительного материала. После такого запоздалого «открытия» строителям оставалось либо углубить до 10 метров дно огромных пространств Обской губы, либо прекратить строительство дороги к Мысу Каменному. По проекту туда необходимо было поставить 90 тысяч тонн металлического шпунта и 26 млн. метров кубических камня, песка и щебня, что являлось в то время не выполнимым даже для ГУЛАГа.

По свидетельству одного из заключенных (Сергей Алексеевич Бахтин), который сидел в лагере на Мысе Каменном, зимой у них не было другой работы, как откапывать заграждения из колючей проволоки из-под снега.

1948 год – общее количество строителей примерно – 45 000 человек.

1949 год

Январь 1949 года – судьбоносное совещание И. В. Сталина, Л. П. Берии и Н. А. Френкеля – начальника ГУЛЖДС. Решением ЦК ВКП (б) и Совета Министров СССР от 29 января 1949 года №384-135СС строительство железнодорожной линии на Мыс Каменный было прекращено, объекты Главсевморпути перенесены в Игарку на Енисей. Енисейский залив и река Енисей в нижнем течении обеспечивали лучшие в сравнении с Обской губой условия для речного и морского судоходства. С постройкой железной дороги в район Игарки открывались более широкие возможности для развития Норильского горно-металлургического комбината.

Этим же решением устанавливалось новое направление ж. д. магистрали Чум-Салехард-Надым-Игарка, длиной около 1500 км летом с паромными, а зимой с ледовыми переправами через Обь и Енисей. Дорога предполагалась однокольной, явно пионерного типа, с 28 станциями через каждые 40 – 60 км. и 106 разъездами через каждые 9—14 км. Для переправы через Обь и Енисей за границей заказали два железнодорожных парома. Несмотря на большие по сравнению с линией на Каменный Мыс протяженность и стоимость строительства, эта трасса была экономически более целесообразной, поскольку не только обещала стать транспортной артерией, удовлетворяющей нужды освоения Обь-Енисей-

ского бассейна, но и обеспечивала бы надежной транспортной связью северо-восточные районы Сибири с промышленными центрами страны. Правительством также учитывались не только транспортные потребности судоремонтного завода и порта, но и возможность транспортного освоения новых нефтеносных районов, где нефтепроявления были установлены еще в 1932 г. геологом Поповым. Позже академик И. М. Губкин прогнозировал наличие здесь богатых нефтегазовых месторождений, по центру которых пролегла бы намечавшаяся линия. Строительство дороги до Игарки – личное указание Сталина: «...Надо браться за Север, с Севера Сибирь ничем не прикрыта, а политическая обстановка очень напряжённая».

При рассмотрении проекта дороги Сталин собственноручно изменил на карте трассу магистрали, отклонив ее несколько к северу: «Академик Губкин предполагает, что в этих местах должны быть нефтяные и газовые месторождения, – дорога может пригодиться при их разработке».

Дальнейшие планы – продлить линию через Дудинку до Норильска.

В связи с новыми обстоятельствами Северное Управление было реорганизовано: в его составе осталось Обское строительное управление (строительство №501). Начальник В. В. Самодуров, главный инженер сначала Г. Д. Чхеидзе, а с 1951 года А. Д. Жигин. Вместо прежних подразделений создано Енисейское строительное управление (строи-

тельство №503). Руководители А. И. Боровицкий, Б. И. Степанов

Железнодорожное строительство идёт в двух направлениях: от Салехарда к Игарке – «Строительство №501» и от Игарки к Салехарду – «Строительство №503».

Салехард – база строительства №501. (См. в главе «Приложении» «Дороги и судьбы» Том II «Обский ИТЛ и Строительство 501»).

Через несколько дней после выхода Постановления о строительстве ж. д. Салехард-Игарка замминистра МВД Чернышев отправился а Салехард, чтобы лично проверить, как разворачивается строительство, так как имелось строгое указание: работы начать немедленно!

«Что было делать? – вспоминает бывший главный инженер западного участка строительства А. Д. Жигин. – В Салехарде морозы трещат, снег выше пояса, а кто же это во внимание принимает?!

Сказано «строить дорогу», значит, извольте строить! Отправилась наша изыскательская партия на окраину поселка, обозначили вешками предполагаемую линию трассы в этом районе, нашли в тундре подходящую площадку километра полтора длиной, пронивелировали её и укрепили здесь на колышке табличку «Площадка будущей станции Салехард».

Вот эти «достижения» и пришлось демонстрировать высокому начальству. Но ничего, – понравилось!»

В августе 1949 года к Дню железнодорожника в Салехарде был торжественно открыт железнодорожный вокзал.

Первым делом с будущей магистралью к концу 1949 года проложили телефонную линию Салехард – Игарка. Кстати, эта «телефонка» надёжно связывающая Москву с Таймыром, исправно служила до 1976 года.

1950 год

Строительство дороги продолжается нарастающими темпами.

1950 год – открытие движение поездов по линии Москва – Лабытнанги.

Построен мост через реку Надым, железная дорога пришла в Надым, пошли грузопассажирские поезда до Надыма и поезда на запад от станции Ермаково. В Обском лагере к июлю 1950 года численность заключенных достигла 45 тысяч человек, в Енисейском ИТЛ – 30 тысяч. В них политических было около 30 процентов, и именно они-то в основном и работали на строительстве железной дороги. Уголовники либо вообще не работали, либо трудились на внутрилагерных объектах. Общее количество строителей вместе с вольнонаёмными примерно 85 тысяч.

Создав минимальные условия для жизни и быта людей, а также связав свою точку, хотя и несовершенными в условиях болотисто-тундровой местности, дорогами с ближайшими базами, строители приступили к основным работам. Главными орудиями их труда были лопата, кайло, лом, тачка – механизмов не хватало. Техника применялась лишь на участках с большими объемами работ. В зимнее время для разработки мерзлых грунтов применялись взрывные работы.

На головном участке от раз. Чум, когда еще не было временной притрассовой автодороги, рельсошпальная решетка укладывалась по зеленым отметкам, а грунт для насыпи из карьеров Печорской дороги доставлялся поездной возкой, и отсыпка велась «под себя». Помимо этого, строительная колонна получила «гусеничный транспорт» – средние танки со снятыми башнями и установленными вместо них кузовами. Использовались они как для транспортировки грунта, так и для перевозки грузов вдоль трассы.

Укладка верхнего строения пути производилась вручную путевыми колоннами, имевшими в своем составе бригады по раскладке шпал, укладке рельсов и их скреплению, подъеме и рихтовке пути. Рабочие поезда, подававшие материалы верхнего строения, подходили к последнему звену уложенного пути.

Путевые колонны размещались в вагонах. Этот вагонный городок перемещался по линии по мере продвижения укладки. Он имел в своем составе весь комплекс бытового обслуживания: кухню, баню, прачечную, красный уголок для культурного обслуживания...

Жилые помещения для рабочих строились преимущественно во временном исполнении – бараки из пиленого леса и частично сборные. Служебно-производственные здания: мастерские, депо, помещения связи и др. – были также временными.

1951 год

Появились первые признаки того, что интерес высшего руководства страны к этой железной дороге начал падать, появились. Идея построения гигантского порта в северных морях почему-то потеряла для Сталина свою былую привлекательность. Тем более что одновременно разворачивались такие же гигантские строительства и дорогостоящие «стройки коммунизма» на Волге, Днепре, Амударье и т. д. Эта же дорога могла окупиться только через несколько десятков лет. Везти по ней было почти нечего и некого – тогда еще никто доподлинно не знал о богатейших запасах газа и нефти прямо по трассе. Стало снижаться финансирование, сократились людские ресурсы. В июне 1951 года штаб Северного Управления был расформирован.

На объектах строительства №501 из общего количества заключенных политических – 24%, уголовников – 16%, указников и бытовиков – 60%.

1952 год

Тем не менее, ГУЛАГ СССР был полон решимости, довести строительство дороги до победного конца. В мае 1952 года в МВД была создана специальная комиссия для рассмотрения технического проекта, составленного комплексной Северной экспедицией Желдорпроекта, а в октябре того же года проект был направлен на утверждение в Государственный комитет по строительству при СМ СССР. Согласно этому документу для проведения трассы Салехард – Игарка в рабочее состояние правительству предлагалось выделить вдобавок к уже истраченным 3 миллиардам рублей еще не менее этой суммы, выйдя в итоге на освоение 6 миллиардов рублей.

В июле 1952 года расформирован штаб Енисейского управления. Руководство строительством всей магистрали: Воркута-Салехард-Игарка было возложено на Обское Управление, руководители: В. В. Самодуров, А. Д. Жигин.

Участок магистрали от г. Салехарда до перехода через реку Хетта, с паромной и ледовой переправой через реку Обь проектировала Обская экспедиция Желдорпроекта, руководители Р. Я. Ульпе, А. Д. Жигин

Восточный участок от реки Таз до Игарки, с паромом и ледовой переправой через реку Енисей проектировала Енисейская экспедиция Желдорпроекта, руководители Г. Н. Шеле-

пугин, А. А. Скляров. На этих участках форсировались строительные работы.

Средний участок магистрали от перехода реки Таз до перехода реки Хетта проектировала Надымская экспедиция. Автор проекта Л. Т. Малецкий. Здесь строители занялись работами по освоению трассы с 1951 года, а к строительству основных сооружений приступить не успели (из «Записки» А. Д. Жигина).

Рабочие движение поездов от Салехарда до Надыма открыли в августе 1952 года. Через реку Надым построили 13-пролетный мост длиной 560 м, давший возможность строителям выйти к началу 1953 года к реке Большая Хетта. К 1953 году открыли рабочее движение поездов и на восточном участке – от посёлка Ермаково на Енисее до Янова Стана на реке Турухан, через которую строился мост. Уложено 65 км полотна от Игарки на юг, к станции Енисейская (напротив Ермаково). Осваивался район строительства будущего моста через Таз: построено депо с ремонтной базой, соединительные ветки и участок длиной около 20 км. На встречу от реки Турухан до реки Блудной также уложено 36 км пути.

Начал ходить прямой вагон по линии «Москва-Лабытнанги».

На объектах строительства №501 из общего количества заключенных политических – 28%, уголовников – 10%, указников и бытовиков – 62%. Общее количество строите-

лей примерно – 40 000 человек.

Сметная стоимость железной дороги по техническому проекту (закончен в марте 1952 г.) Чум – Салехард – Игарка определялась суммой в 7305 млн. рублей. Из них до момента консервации (июнь 1953 г.) было освоено 3100 млн. рублей.

1953 год

К весне 1953 года фактическая норма укладки верхнего строения пути составляла 15 км в месяц. Из 1700 км строительной длины магистрали Воркута Салехард – Игарка – Норильск 850 км находилось в различных стадиях эксплуатации. Западный участок Воркута – Салехард длиной 217 км с ледовой переправой через Обь действовал в режиме временной эксплуатации. На нём заканчивались достроечные работы по подготовке к сдаче в постоянную эксплуатацию. На остальных участках, в основном законченных строительством, общей протяженностью 673 км осуществлялось рабочее движение.

К концу года планировалось возвести земляное полотно по всей длине трассы от Салехарда до Норильска. Первоочередные усилия сосредоточивались на завершении отсыпки земляного полотна на Обь—Енисейском плече с тем, чтобы отдельные построенные здесь перегоны железной дороги замкнуть в сплошную действующую линию, связывающую Игарку с железнодорожной сетью европейской части страны. В 1953 г. строители готовились к открытию рабочего движения поездов на участках Салехард – Пангоды и Таз – Турухан – Ермаково. Для этой цели по Северному морскому пути были завезены на стройку паровозы и вагоны.

Вскоре после смерти Сталина, 25 марта 1953 года вы-

шло постановление Совета Министров СССР №395—383сс о полном прекращении всех работ и консервации строительства железной дороги от Салехарда до Игарки. В. Ламин в своей статье пишет, что «поступившая в июне 1953 года радиограмма с правительственным указанием: немедленно остановить производство всех работ на объекте Северного ж. д. строительства, кроме обеспечивающих жизнедеятельность спецконтингентов и сохранность материальных ценностей, была воспринята как гром среди ясного неба. Для того чтобы завершить стройку, требовалось... еще 700—800 миллионов рублей,... Чтобы ликвидировать строительство дороги, а построенные объекты законсервировать, требовалось 600—700 миллионов рублей., максимум 800 млн. руб..... Кроме, примерно, 6—7 млрд. руб. вложенных непосредственно в сооружение ж.д. полотна Полярной дороги, ещё 35—37 млрд.руб. было ухлопано на обустройство лагерных городков и содержание 120 тысяч её обитателей: денежное и другие виды довольствия для тысячи конвоиров, различного типа воспитателей, прокорм сторожевых собак, создание производственных структур, строительной базы, социальной инфраструктуры для 6 тысяч вольнонаёмных специалистов и их семей, производство проектно-изыскательных работ. Совокупная стоимость бросовых затрат циклопической стройки у Полярного круга определяется суммой, превышающей 42 млрд. рублей.

К весне 1953 года фактическая норма укладки верхнего

строения пути составляла 15 км в месяц. Из 1700 км строительной длинны магистрали Воркута – Салехард – Игарка – Норильск 850 км находилось в различных стадиях эксплуатации. Западный участок Воркута – Салехард длиной 217 км с ледовой переправой через Обь действовал в режиме временной эксплуатации. На нем заканчивались достроечные работы по подготовке к сдаче в постоянную эксплуатацию. На остальных участках, в основном законченных строительством, общей протяженностью 673 км осуществлялось рабочее движение.

К концу года планировалось возвести земляное полотно по всей длине трассы от Салехарда до Норильска. Первоочередные усилия сосредоточивались на завершении отсыпки земляного полотна на Обь—Енисейском плече с тем, чтобы отдельные построенные здесь перегоны железной дороги замкнуть в сплошную действующую линию, связывающую Игарку с железнодорожной сетью европейской части страны. Социалистическими обязательствами предусматривалось к Первомайским праздникам 1954 года перешагнуть 1000 – километровый рубеж на укладке главного пути магистрали. «Еще бы года на два, осталось всего километров 300, и мы замкнули бы всю дорогу» – вспоминал П.К. Татаринцев». («Секретный объект 503», В. Ламин, «Наука в Сибири», №12, 30, 03.90г.)».

Кстати, и бригады заключённых принимали на себя социалистические обязательства, затем начальство подводило

итоги, и победителей тут же за оградой колючей проволоки премировали дополнительным пайком.

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. Численность спецконтингента рабочей силы быстро убывала. Лагерная администрация всеми мерами форсировала эвакуацию живой силы из глубинных районов и стремилась вывести многочисленные колонны своих подопечных к берегам Енисея и Оби до закрытия навигации.

Этим же постановлением строительство №501 из ведения МВД СССР передано в ведение Министерства Путей Сообщения (МПС). После закрытия строительства восточнее Салехарда в сентябре 1953 года начальником западного участка «501-й» был назначен А. Д. Жигин. Одновременно МПС, которому были переданы воздвигнутые сооружения, назначил его председателем ликвидационного комитета по участку Лабытнанги-Салехард-Игарка.

Из воспоминаний П. К. Татаринцева – начальника Северной проектно-изыскательной экспедиции МВД СССР и ГУ-СМП: «Такие дела, как, например, прекращение строительства на Севере в 1953 году и затем БАМ, у нас не принято обсуждать. Но мы были возмущены, было обидно, горько. Сколько труда потрачено...

Мое отношение к Северной дороге такое... Я всегда болел

за нее, она нам дорого стоила. Колоссальные материальные ресурсы, колоссальный труд в нее вложены, и в БАМ тоже. Но был приказ, распоряжение правительства...»

1954 год

Из справки Александра Дмитриевича Жигина: «Из общей длины линии 1500 километров по состоянию на 1 января 1954 года было построено 870 км железной дороги, затраты составили 4 миллиарда рублей». Цифры, называемые в разных источниках, расходятся порой очень сильно. Видимо, это было связано с самой системой отчётности, из желания принять желаемое за действительное или для убедительности, когда нужно было доказать, необходимость окончания строительства.

Расчёты экспертов МВД СССР, проектировавших трассу Чум – Салехард – Игарка приводили к исчислению затрат по госрасценкам в сумме более 6 миллиардов рублей. Освоение этих денег предполагалось осуществить в срок около 4-х лет. Для того чтобы осознать, сколь велика была эта сумма для тогдашнего Советского союза, достаточно заметить, что она составляла 12,5% капитальных вложений СССР в железнодорожное строительство за пятилетку 1946 – 1950 годов и составляла около 2% всех капитальных вложений СССР за тот же период! Деньги эти были изъяты из нищенского бюджета разорённой войной страны и, к величайшему сожалению, были утрачены для действительно насущных программ восстановления народного хозяйства СССР».

Достроен перегон «Чум-Лабытнанги».

1955 год

Принят участок «Чум-Лабытнанги» в постоянную эксплуатацию МПС СССР.

Строительства №501—503 полностью ликвидированы.

Последние колонны строителей ушли с объектов в конце 1955 года, а ведь предполагалось. В 1955 г. предполагалось открыть сквозное движение на всем протяжении железной дороги Салехард – Игарка.

Всего, по данным А. А. Жигина, когда строительство закрылось, из Салехарда было эвакуировано около 100 000 человек. В это число входили и вольнонаёмные с семьями.

Из справки А. Д. Жигина: «Затраты на ликвидацию составили порядка 95 млн. руб. против утверждённой Советом Министров СССР сметы 100 мл. руб. Ликвидационный баланс и неоконченное капстроительство на сумму свыше 2 млрд. руб. переданы в январе 1955 года начальнику Печорской железной дороги Быкину И. К.... Ликвидкомом на основании распоряжений правительства было реализовано оборудования, механизмов и других материальных ценностей на сумму свыше 1млрд.руб., в том числе, передано с баланса на баланс организациям, работающим на восстановлении разрушенного войной народного хозяйства и на освоение целины большое количество железнодорожной и строительной техники...

...Из общей длины линии 1500 километров по состоянию на 1 января 1954 года было построено 870 км железной дороги, затраты составили 4 миллиарда рублей».

Цифры, называемые в разных источниках, расходятся порой очень сильно. Видимо, это было связано с самой системой отчётности, из желания принять желаемое за действительное или для убедительности, когда нужно было доказать, необходимость окончания строительства.

1955 год – последний год неоконченного строительства.

Паровозы и вагонный парк возвращались по месту принадлежности Печорской и Красноярской ж. д. Оленье поголовье – местным оленеводческим хозяйствам, конское – Забайкальскому военному округу, откуда они в свое время поступили на стройку.

На участке Игарка – Ермаково был разобран и вывезен рельсовый путь, паровозы и вагоны. Два парома отправлены на Керченскую переправу. В дальнейшем МПС добились разрешения на ликвидацию всех подразделений строительства, кроме участка ж. д. Чум-Лабытнанги, принятого в 1955 году в постоянную эксплуатацию, да телефонную линию Салехард-Игарка приняло в эксплуатацию Министерство связи.

В конце 1955 года с трассы уже «мёртвой» дороги ушли последние колонны бывших её строителей.

Но большая часть материальных средств осталась в тундре. Бросили все: барачные посёлки, склады с осев-

шими материалами, 11 паровозов, десятки вагонов, трактора ЧТЗ-С-65, сотни километров рельсового пути, по самым скромным подсчетам, на трассе оставлено не менее 60 тысяч тонн металла. В докладе института Гипроспецгаз (г. Ленинград) «О состоянии железнодорожных путей магистрали Салехард-Игарка на участке станция Лабытнанги – река Таз» от июля 1965 года указывается, что «оставшиеся затраты на сумму 176,9 млн.руб. были списаны с капитальных вложений».

Конечно, если бы дорога была построена, то она сняла бы некоторые экономические проблемы при освоении нефтегазового комплекса, была бы экономически эффективна, позволила бы более эффективно осваивать месторождения в районах рек Пура и Таза и т. д.

Сегодня мало, что осталось от воздвигнутого за период строительства. Разрушали люди, вносила свой вклад и природа. Вечная мерзлота выдавила опоры мостов, горбатила, ломала их. Весенний лёд сносил их мощью заторов. Просыпающиеся весной ручьи подмывали насыпь. Гнили от вечной сырости бараки, падали их крыши. То, что не сгнило, разбиралось на дрова и стройматериалы людьми. Геодезисты, оленеводы, охотники растаскивали «по бревнышку, по досочке» некогда добротные, крепкие строения. Жители окрестных населённых пунктов за десятки километров приезжали и приезжают за материалами для своих избушек. К примеру, посёлок Зеленый Яр, что на берегу Полуя, почти полностью

построен из материалов, взятых в ближайших лагерях. Особенно губительными для лагерей и прилегающих сооружений оказались участвовавшие пожары. Например, в 1990 году обширный пожар уничтожил многое, в том числе бывшие в хорошей сохранности лагпункты на разъездах «Волчий» и «Карьерный».

В 1971—72 г.г. трест «Севергазстрой» для обеспечения доставки своих грузов восстановил, и частично построил участок законсервированной железной дороги длиной 52 км от правого берега реки Надым до ст. Хетта.

* * *

Вопрос о строительстве железных дорог в Тюменской области встал в связи с возведением нефтегазового комплекса. В 1962—1963 годах была доказательно и обстоятельно обоснована необходимость быстрее освоения природных богатств на огромной, труднодоступной территории Западной Сибири. В результате 4 декабря 1963 года постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР №1208 был принят ряд принципиальных постановлений об объемах и темпах освоения вновь открытых месторождений. В числе многих решений было дано поручение Министерством путей сообщения и транспортного строительства в месячный срок выдать технико-экономическое обоснование строительства железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут.

В Тюмени тогда не было ни проектных, ни строительных

организаций, занимающихся сооружением железных дорог. Вот и поручили проектировщикам Новосибирска, Свердловска, Ленинграда заняться технико-экономическим обоснованием строительства этой дороги. Новосибирский институт (Сибгипротранс) предложил варианты: 1) Томск – Асино – Белый Яр (в Тюменской области); 2) Омск – Сургут. Свердловский институт дал варианты: Тадва – Сотник – Сургут и Ивдель – Обь – Сургут. Его поддержал и Ленгипротранс. Ведь некоторые изыскания по этому пути были проведены ещё во времена 501 стройки. А.Д Жигин представил следующий документ.

Справка

для окружного комитета ВКП (б) Ямало-Ненецкого национального округа.

В начале 1950 года в Желдорпроект МВД СССР поступило задание Министерства представить соображения о строительстве железной дороги Ивдель-Обская (или Подгорная) по восточным склонам Урала. По имеющимся топокартам нами было определено:

- воздушная прямая ст. Ивдель – ст. Подгорная – 750 км;
- с учетом укладки трассы по долинам попутных притоков и речек установлено, что строительная длина будет около 1000 км.

Трасса должна пройти с расчетом наибольшего приближения ее к предгорью Урала, по долине р. Лозьва, затем по верховьям р. Пелым, по верховьям Северной Сосьвы и ее гор-

ным притокам, по верховьям р. Сына, р. Войкара и притокам р. Сось.

Насколько можно судить без натурного осмотра, только северный участок трассы 156—200 км слабо залесен, а на остальном протяжении лесом строительство будет обеспечено. Строительными материалами и водой трасса обеспечена.

Стоимость этой магистрали порядка 3 миллиардов рублей.

Главный инженер Обской экспедиции, директор-подполковник пути и строительства (Жигин А. Д.).

25 октября 1950 г.

Руководству области пришлось потратить почти полтора года хождений по правительственным кабинетам, чтобы доказать, что основные грузопотоки для нефтегазовой промышленности формируются на Кавказе, в Украине, Поволжье, на Южном и Среднем Урале. И единственно правильным решением будет создание транспортной магистрали от Тюмени на Тобольск – Сургут!

Когда, наконец, это решение сформировалось, встал вопрос о строителях. К этому времени завершалось сооружение дороги Абакан – Тайшет, и Тюмени повезло: сюда был полностью перебазирован коллектив железнодорожных строителей. Так появилась организация «Тюменьстройпуть». Безусловно, огромное значение имело то, что во главе

этого коллектива встал опытейший организатор и мудрый человек – Дмитрий Иванович Коротчаев.

В декабре 1973 года рабочее движение было уже открыто от Тюмени до станции Юганская Обь, что составило 575 километров. Первый железнодорожный состав, пройдя по новому уникальному двухкилометровому мосту, прибыл на станцию Сургут в августе 1975 года. Мост возле Сургута через Обь, на строительство которого по нормам отводилось шесть лет, построили за три с половиной года. В 1977 году при сооружении железнодорожной линии Сургут – Уренгой были организованы новые строительно-монтажные поезда, объем работ по сооружению железных дорог увеличился в 3,5 раза. Через два года в постоянную эксплуатацию была сдана железная дорога Сургут – Нижневартовск протяженностью 216 километров.

В декабре 1980 года рельсы протянулись уже до станции Уренгой, а первый пассажирский поезд из Тюмени в Новый Уренгой прибыл 6 ноября 1985 года. Железнодорожные линии оборудовались автоблокировкой и диспетчерской централизацией стрелок и вводились в эксплуатацию вместе с жилыми поселками, обеспеченными центральным водоснабжением и отоплением. Уникальной по инженерному исполнению является 236-километровая железнодорожная линия на Ямбург, проложенная по вечной мерзлоте. Магистраль пересекла пять крупных протоков реки Пур, 50 небольших речек и ручьев, в ходе строительства было

возведено 329 искусственных сооружений. Подобного опыта строительства в условиях Крайнего Севера в мировой практике не было, поэтому приходилось находить новые инженерные и организационно-технологические решения.

Как вспоминает прославленный бригадир монтерёв объединения «Тюменьстройпути», Герой Социалистического труда Виктор Васильевич Молозин: «В 1965 году нас перевели с трассы „Абакан-Тайшет“. С бригадой строили железную дорогу от Тюмени до Тобольска, затем до Сургута, Нижневартовска, Нового Уренгоя и на Ямбург. Пришёл к берегам Обской Губы и говорю: „Что, земля кончилась?“ Десять лет летал самолётами. А потом поехал поездом и не узнал Север – так быстро всё построили. У меня бригада была отличная, ребята приезжали с Украины, Белоруссии... Некоторые проработали до самой пенсии, до сих пор общаемся. Север тянет».

* * *

В декабре 1985 года министр транспортного строительства СССР В. Брежнев подписал приказ «О создании Производственного строительно-монтажного объединения по строительству железных дорог на полуострове Ямал» для выполнения работ на крайнем севере Западной Сибири. Руководителем этого предприятия был назначен Владимир Григорьевич Нак. (См. очерк «Строитель, значит, создатель» в главе «Очерки, зарисовки, воспоминания»).

Железная дорога «Обская-Бованенково» полностью проходит за Полярным кругом в условиях вечной мерзлоты. Трасса не имеет аналогов в практике мирового железнодорожного строительства из-за особых геологических, климатических и природных условий, учтённых при создании проекта магистрали. В 1992 году ПСМО «Ямалтрансстрой» реорганизовано в Ямальское открытое акционерное общество по строительству транспортных объектов «Ямалтрансстрой».

В апреле 1997 года генеральным директором ОАО «Ямалтрансстрой» избран И. В. Нак, потомственный производственник и транспортный строитель.

Игорь Владимирович Нак

4 июня 2009 года открыт 4-х километровый железнодорожный мост через пойму реки Юрибей. Официально движение до Бованенково открыто 12 января 2010 года. Движение до станции Карская – 15 февраля 2011 года.

Протяжённость железной дороги до ст. Бованенково 525 км, до ст. Карская 572км, и до ст. Харасавэй составит 678 км.

* * *

13 августа 2003 года администрациями ЯНАО, Свердловской железной дороги и ОАО «Севтюменьтранспуть» была создана ОАО «Ямáльская железнодорожная компания».

Основное направление деятельности – эксплуатация ли-

ний Коротчаево – Новый Уренгой – Надым и Кротчаево – Новый Уренгой – Ямбург.

Проекты Ямальской железнодорожной компании:

- достройка и восстановление железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым;
- строительство новой железнодорожной линии Полуночная – ст. Обская-2 (проект приостановлен в феврале 2012 года в связи с отсутствием достоверных данных о наличии промышленных запасов полезных ископаемых на восточном склоне Урала);
- достройка и восстановление линии Коротчаево – Игарка.

* * *

30.04.2013г. на сайте ЯНАО было помещено следующее сообщение:

«...Уральский полпред Игорь Холманских вчера на встрече с президентом России Владимиром Путиным доложил о ходе реализации проекта „Урал Промышленный – Урал Полярный“, который реализует ОАО „Корпорация развития“. Особую роль полпред отвел созданию железнодорожной магистрали „Северный широтный ход“, проходящей по территории Ямало-Ненецкого автономного округа, и попросил президента оказать поддержку этому проекту».

* * *

12 сентября 2015г. в Ямало-Ненецком автономном округе

было открыто движение по автомобильной части мостового перехода через реку Надым – ключевому участку реализуемого в регионе проекта «Северный широтный ход». Строительство моста (официальное название – «Победа», так решили жители региона в ходе открытого голосования) велось четыре года. Мост начали строить в 2011 году. На него ушло 9 тысяч тонн отечественных стройматериалов с заводов Урала, Тюмени, Тобольска и самого Надыма. 1300 метров двухполосной автомобильной дороги, а вместе с подъездными путями – больше трех километров. И все это в суровых условиях Крайнего Севера и вечной мерзлоты. «Если в летний период можно смириться с комарами и дождем, но зимой, когда до минус 50 градусов, понятно, что ни техника, ни люди не выдерживают. Нам приходилось останавливаться и обогревать объекты», – говорил на открытии моста генеральный директор ОАО «Мостострой-11» Николай Руссу.

«На территории Ямала совершен очередной трудовой подвиг, с чем я вас и поздравляю. Президент Российской Федерации Владимир Путин поставил перед нами очень серьезные, амбициозные задачи по выходу в арктическую зону РФ. И поверьте мне, Арктика стала теперь немного ближе», – отметил губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин.

* * *

Итак, история продолжается. Очень надеюсь, что мне ещё доведётся пройти по мосту через Обь, а может и проехать

по нему на поезде. Хочется только добавить, что во многих публикациях, посвященных строительству 501—503, утверждается, что железная дорога «Чум-Салехард-Игарка», которую проектировали и строили, как заключённые, так и вольнонаёмные в конце сороковых – начале пятидесятих годов, вела в «никуда», то есть она якобы была совершенно не нужна. Оказывается, это далеко не так. Она нужна государству!

2013год.

Людмила Липатова.

Глава 3

Стройка и люди

Наверное, у многих, кто давно живёт в округе, есть своё собственное отношение к 501-й стройке. Когда я объявила своим знакомым, что собираюсь ехать на север, в Салехард, это был 1975 год, меня принялись пугать: «Куда ты едешь?! Там же одни заключённые живут!» Так получилось, что вскоре после переезда я стала заниматься изучением истории края, в том числе, меня заинтересовало и строительство железной дороги «Чум-Салехард-Надым-Игарка» в конце 40-х – начале 50-х годов. Тогда ещё были не разобраны многие объекты, относящиеся к этому строительству: главное управление лагерей, вагоноремонтное депо, железнодорожные пути в самом Салехарде и дальше на восток до Надыма, здание радиостанции и т. д. Хотя ещё и сейчас многое в городе напоминает о том времени: дома, построенные для вольнонаёмных, здание, предназначенное для театра, контора локомотивного депо, бараки, в которых жили заключённые, и т. д.

В 1988 году, по инициативе музея была организована экспедиция «Память». Это был первый год моей работы в должности директора окружного музея, а мои дети всегда в курсе, чем я интересуюсь. Старший сын Сева прошёл с друзьями

по дороге от мыса Корчаги, откуда паровозы перевозились на другую сторону Оби летом на пароме, а зимой по специально оборудованной ледовой дороге, и до Лысой горы. А младший сын Женя вообще предложил: «Вот было бы здорово пройти по всей этой железной дороге!» Я подумала. «А почему бы и нет, это же можно организовать!» И колесо завертелось. К моему величайшему сожалению, по состоянию здоровья я не смогла пойти с ребятами в экспедицию.

Итак, в путь отправилась группа, состоящая из двух сотрудников газеты «Красный Север» – специального корреспондента Александра Херсонского и фотокорреспондента Михаила Ясинского, научного сотрудника окружного краеведческого музея Александра Ефименко, заведующего отделом рабочей молодёжи Салехардского горкома ВЛКСМ Михаила Андреева и начальника Салехардского контрольно-спасательного отряда Яна Трейела. (См. в главе «Экспедиции в прошлое» статьи А. Херсонского под общим названием «Факел памяти»).

Планировалось пройти пешком от Надыма до Салехарда, нанести на карту схему лагерей, собрать экспонаты. По независящим от них причинам экспедиция прошла только от Надыма до Ярудея, но собранных материалов хватило, чтобы на следующий год открыть в окружном музее первую выставку, посвящённую этой теме. Также там были помещены экспонаты, хранившиеся в фондах музея: негативы и письма штатного фотографа стройки Федора Ивановича Почки-

на, оригинальная карта железнодорожной линия Чум-Салехард-Игарка, подаренная главным инженером, а позднее начальником ликвидкома строительства 501-й стройки Александром Дмитриевичем Жигиным, кое-какие книги.

Эта выставка просуществовала до 1995 года. За это время на ней побывали тысячи людей. Большинство из них благодарило нас за проделанную работу, предлагало помощь в дальнейших поисках. Но бывало и по-другому: *«Это что такое! Неправда все это! Был Сталин и был порядок в стране. А теперь что? Есть нечего* (В те годы и в самом деле полки магазинов были почти пусты. Прим. автора), *преступность растёт. Вот как раз сталинской руки и не хватает! Ничего здесь страшного не было – обычные уголовники сидели, а вы их сейчас прославляете*». В общем, криков возмущения в наш адрес было немало. Даже начинали убеждать нас в том, что и паровоз-то тут не ходил, а фотографии того времени просто подделаны. Никакие доводы и факты не действовали. Кстати, мы и не собирались оспаривать тот факт, что кроме политических здесь сидели воры и убийцы, предатели и полицаи.

За прошедшее время было много встреч с бывшими строителями стройки, как заключёнными, так и вольнонаемными, записаны их воспоминания. Сотрудники музея работали в архивах, (к сожалению, не во все архивы ещё открыт доступ), совершали экспедиции по лагерям, собрали много документального материала, фонды пополнились новыми экс-

понатами.

— — —

С любым событием, прежде всего, связаны люди. Начнём, пожалуй, с личности первого руководителя 501-й стройки Василия Арсентьевича Барабанова, которого заключенные называли «дядя Вася». **Лазарь Шерешевский** (См. его очерк «Перевальное время» в главе «Очерки, зарисовки, воспоминания») вспоминает о нём: «Это был незаурядный человек, успевший пройти старую чекистскую школу и в глубине души понимавший, как много среди его подчиненных безвинно страдающих людей. Исполняя все требования своей службы, он всё же сумел сохранить человеческий облик, заботился о культуре (это по его инициативе был создан театр. Прим автора), о медицинском обслуживании заключённых, старался, насколько это было в его власти, облегчить участь попавших в беду людей».

А вот как вспоминал о В. А. Барабанове бывший политический заключённый строек №501—503, известный артист **Леонид Леонидович Оболенский**: *«Какой человек! Совершенно фантастический по тем временам. Инженер по образованию, строитель. Не было на Урале ни одного каторжника, который плохо бы его помянул. До него был начальник строительства, который говорил: «Мне не нужно, чтобы вы работали, мне нужно, чтобы вы мучились!» А Барабанов делал дело: строил дороги. Был потом такой роман Ажжаева – «Далеко от Москвы». Это о Барабанове.*

Барабановская стройка была отлажена как часы: никаких гибелей. Помню: Заполярье, северное сияние и – Барабанов с паровозика: «Друзья мои! Все мы здесь вольно или невольно – строим подъездные пути к коммунизму! Вперёд, друзья мои! Мы кричали «Ур-р-ра!» А что ещё нам оставалось делать? И шли думая: дай тебе бог здоровья, Василий Арсентьевич...». (Херсонский А. Факел памяти. Смех сквозь слёзы // Красный Север, 1988, 26 ноября, с. 10. См. о В. А. Барабанове и Л. Л. Оболенском в главе «Очерки, воспоминания, зарисовки»).

— — —

Новая «великая сталинская» набрала полную мощь к лету 1949 года. 11 августа появляется примечательный директивный документ: «На основании решения правительства строительство 501-й финансируется без проектов, смет и проектного задания, с оплатой выполненных работ по фактической стоимости».

Чтобы стимулировать работу заключённых, на стройке была введена система «зачётов»: выполнил норму более чем на 125 процентов – один день засчитывается за два, а если дал полтора задания – за три. Благодаря этому многим удалось освободиться раньше срока. Варьировался в зависимости от процента выработки нормы и хлебный паёк. Такие стимулы отчасти действительно поднимали производительность труда, но одновременно с этим появились приписки.

Вот фрагмент из воспоминаний одного из строителей

бывшего офицера-фронтовика **Б. А. Французова**:

«Поставили нашу бригаду на карьер грузить лопатами гравий в грузовики. Работа и так тяжелая, где уж тут норму перевыполнить? Так мы, бывало, стоим у машин, лопатами машем, по борту стучим, якобы грузим. Потом водителю: „Езжай!“ Ему-то что, он и полупустой поедет, какая разница. А „точковирик“ – учётик заключённый, отмечающий количество ездов машин, уже ставит у себя в тетради ещё одну точку: грузовик загрузили и отправили...»

Другой ветеран строительства, работавший на отсыпке полотна, рассказывал, что заключенные сваливали в тело насыпи стволы деревьев, ветки, и засыпали все это грунтом. Это давало бригаде большой объем произведённых за смену земляных работ. Конечно, через некоторое время такая насыпь проседала, но это относили за счет вечной мерзлоты. Приходила другая бригада зеков и вновь принималась за работу.

Нельзя сказать, чтобы массовые случаи «туфты» никем не были замечены. Одним из тех, кто неоднократно бил тревогу по этому поводу – управляющий Ямало-Ненецким отделением Промбанка СССР **Н. И. Питиримов**. Через его руки проходило множество справок и финансовых документов, характеризующих ведение строительства на территории национального округа. Вот что он написал в свих докладных:

«Большое количество фактов, имеющих в распоряжении отделения Промбанка, свидетельствует, что строи-

тельство... допускает бесхозяйственность в расходовании государственных средств и материально-людских ресурсов... Хранение строительных материалов должным образом не организовано... Стоимость поломанных и утраченных деталей списывается на стоимость строительства... Допускается большой перерасход рабочей силы... Трудоёмкие земляные работы выполняются исключительно ручным способом при полном отсутствии совковых лопат...

На многих участках отсутствуют самые примитивные подъемные механизмы. Те, что имеются, простаивают 56% рабочего времени. Имеют место большие хищения продовольствия и вещевого довольствия...»

Питиримов приводил цифры. Например, в 1949 году непроизводительные затраты в результате приписок и бесхозяйственности только на 501-й стройке составили около 90 миллионов рублей.

Существовала сила, способная, казалось бы, навести строгий рабочий порядок. Военные – офицеры, сержанты, рядовые охранники – очень часто становились свидетелями «туфты», халтуры, приписок. Но... оставались в стороне: «Наше дело охранять, а не за качеством следить!» Ведь военный контингент состоял фактически на довольствии у зеков. Часть заработанных ими средств перечислялось управлением ИТЛ Обского и Енисейского строительства на содержание солдат и офицеров охраны. Так что чем больше нарядов оформляли бригадиры рабочих колонн, тем выше бы-

ли пайки у рядовых конвоиров и премиальные у офицерского состава. Кстати, расходы на содержание охраны на «мёртвой дороге» были особенно значительными. Вместо «узаконенных» восьми охранников на каждую сотню заключенных в Северном управлении ГУЛЖДС ввели удвоенный штат.

Инженер-изыскатель, участник строительства 501-й стройки **А. Побожий** в своём очерке «Мёртвая дорога», (журнал «Новый мир», 1964 г. №8) пишет, когда начальник Северной проектно-изыскательной экспедиции **Петр Константинович Татаринцев**, в состав которой входила Надымская железнодорожная экспедиция, возглавляемая Побожием, спросил его, как идут дела, то инженер ответил:

«Вроде все хорошо. Партии работают с подъёмом, прошли уже больше половины трассы

– Вроде, говоришь... А план не выполняете, – перебил он.

– Как же так? – возразил я. – На всех участках работы идут точно по утверждённому вами графику и отставаний нет...

– Не выполняют, Петр Константинович, – ответил плановик, разворачивая ведомость, испещрённую цифрами.

– А вот он возражает, – кивнул на меня начальник.

– Сейчас доложу. Было запланировано, если взять в целом второй квартал, четыре миллиона рублей, а они израсходовали меньше трёх. Так что план выполнили всего на 62%.

– Но ведь это хорошо! – обрадовался я, не понимая ещё, в чём дело. – И работу выполнили, и деньги сэкономили.

– Ничего хорошего тут нет, – решительно заявил плановик. – Сколько запланировано Главком, столько и тратьте, а еще лучше истратить немного больше... для перевыполнения плана, – уже менее уверенно заключил он и, как бы оправдываясь, добавил: *Ведь мы же по фактическим затратам работаем».*

Людей волей-неволей заставляли делать приписки, иначе... неприятностей не избежать.

Кстати, об этом же пишет в своей книге и А. И. Солженицын:

«Сверху» торопили. И приказы, спускаясь по ступенькам командной лестницы до уровня рядовых исполнителей, разливались морем обмана, материальных потерь, покалеченных судеб. Об этом не следовало бы забывать тем, кто ностальгически мечтал о возврате нашей экономики к подневольному труду и жесткому администрированию».

А вот что писала газета «Гудок» (№43, 19.02.1989г.) в статье «Два взгляда на «мёртвую дорогу»: «Железную дорогу Салехард – Игарка проектировали настоящие знатоки дела, прошедшие в свое время богатейшую школу изысканий, проектирования и строительства ряда железнодорожных линий; в том числе БАМа с 1932 года, а также строительство ж.д. линий во время войны под Сталинградом и в других местах. Сотрудники Северной экспедиции «Желдорпроекта» (бывшего «Бампроекта» – мощной организации, созданной известным инженером путей сообщения Ф. А. Гвоз-

девским) – все вольнонаёмные профессионалы, главным образом воспитанники советских железнодорожных вузов». Среди них главный инженер **Александр Дмитриевич Жигин**. (См. о А. Д. Жигине в главе «Очерки, воспоминания, зарисовки»).

— — —

Приведём воспоминания одного из изыскателей Северной объединённой проектно-изыскательской экспедиции МВД СССР и ГУСМП **Владислава Григорьевича Григорьева** – лауреата литературной премии им. маршала Советского Союза Л. А. Говорова, ветерана-участника Великой Отечественной войны, связного группы самозащиты МПВО г. Ленинграда, кавалера медали «За оборону Ленинграда».

«С 16 мая 1949 по 14 октября 1949 гг. в должности техника находился на полевой работе в составе экспедиции в г. Салехард, Тюменской обл. – Ямало-Ненецкого национального округа – Крайний Север (всего 4 месяца 28 дней).

(В справке выданной Ленгипротрансом 03.05.90г. записано «... действительно работал... в должности старшего рабочего с 25 мая 1949 года приказ №88, уволен с 05 октября 1949 г. приказ №169 – итого трудовой стаж составляет – 4 месяца 10 дней»).

После окончания второго курса техникума и недолгой учебной топографической практики в Старой деревне устроился на работу в Северную экспедицию Ленинградской конторы Желдорпроект Главного Управления лагерей же-

лезнодорожного строительства Министерства Внутренних дел СССР. Подписал какую-то бумагу о «Неразглашении в течение 25 лет того, что увижу и узнаю в экспедиции». Собрался. Бабушка помогла сложить в большой чемодан вещи, в том числе и подушку и ещё что-то не очень нужное. Я разобрал охотничье ружьё и тоже положил его в чемодан. Получилось очень увесисто. А так как в Ленинграде уже было тепло, то я вышел в одном пиджаке (взять шинель даже не подумал) и отправился на вокзал. Провожали ли меня и кто – я не помню. На вокзале встретился со своим товарищем и попутчиком – Толей Стройковым. Мы ехали вместе в плацкартном вагоне через Москву, Вологду, Коношу, Котлас, Печёру до ст. Чум, там должна была быть пересадка на поезд, который шёл по недавно проложенной линии через горный хребет – Полярный Урал до ст. Лабытнанги, на берегу р. Обь. В Котласе была долгая остановка – несколько часов – и мы сходили в город. На берегу Северной Двины стоял ресторан, и мы славно пообедали, любуясь просторами северной красавицы реки. Выезжая в экспедицию из Ленинграда мы дали подписку о неразглашении всего увиденного, а увидеть было что! В Котласе была смена бригады машинистов, и нас удивило то, что вся поездная бригада, машинисты и кочегары и даже путевые обходчики были вооружены пистолетами. Железнодорожная охрана в тулупах с карабином за плечом. Мы тогда ещё не всё понимали и мало что знали о лагерях, где содержались многие сот-

ни тысяч заключённых. Подъезжая к Ухте, почувствовал, что здесь не очень «жарко» и не мешало бы одеть, что-нибудь тёпленькое. На широте Печёры (это 65°С.Ш.) в тундре ещё лежал снег, реки были покрыты льдом. Выручил сосед по вагону, которые вёз маленького сынишку, и мы ему помогали следить за малышом, дал мне свой запасной ватник. Потом, уже в Салехарде, когда мы получили полушубки и другое полевое обмундирование, я его ему вернул. Спасибо ему, он меня очень выручил. Станция Абезь, пересекли Северный Полярный круг. Солнце уже не заходило за горизонт. На ст. Чум мы выгрузились со своими чемоданами. Предстояло ждать поезд на Лабитнанги. Здание вокзала представляло собой небольшой деревянный домик, стоящий около железнодорожных путей в бескрайней тундре, покрытой снегом. Вдали виднелись несколько конических невысоких сооружений – это чумы – сборно-разборные жилища ненцев. В помещение «зала ожидания» входили и выходили какие-то люди, одетые одинаково в серые телогрейки с белыми, нашитыми на груди и спине ярлыками с какими-то номерами. В одинаковых шапках-ушанках, все были наголо стрижены. Иногда появлялись люди с пистолетами на поясном ремне. Всё это немного удивляло. Но нас уже предупредили, что все эти люди – заключённые, только расконвоированные, и нужно быть очень осторожными, как бы не украли, что-нибудь. **Это был край ЗК.** (ЗК – общепринятое сокращение от слова заключённый или заключённые). Граждан-

ские, в большинстве тоже одеты в ватники, но у них голова не стрижена, а с длинными волосами, так по голове солдаты-оперативники и отличали свободных от ЗК. Потом мы узнали, что поезд будет только на другой день, если будет! Оказалось, что пассажирского движения, как такового ещё нет, а ходят только грузовые или вертушки с товарными вагонами и платформами. На них можно доехать до ст. Лабытнанги. Мы нашли в уголке помещения местечко и, положив там, на пол чемоданы, улеглись спать. Народу набралось много, но поспать не удалось. Вдруг, кто-то сказал, что скоро пойдёт рабочий поезд на Лабытнанги. Все засуетились и пошли к выходу. На путях стоял товарняк. Некоторые вагоны были пустые с открытыми дверями. Мы забрались в двухосный вагон, там уже были люди. Поезд медленно пополз в горы, качаясь и грохоча на стыках. В открытые ворота хорошо виды покрытые снегом лысые горы и распадки. Было холодно. Весь путь до Лабытнанги составляет менее 200 км, но тащились мы очень долго. Было светло, т.к. уже стоял полярный день. Прибыли в Лабытнанги. Кругом снег. Обь ещё закована в ледяную броню. Подошли со своим багажом к какому-то одинокому домику, узнать: когда будет открыта переправа? – Ждите! – А где можно переночевать? – Идите на пристань, там найдёте какого-нибудь шкипера, он устроит.

Пошли на пристань. Нашли шаланду с домиком на корме, где из труб шёл дымок. На палубе стоял немолодой дядька,

в ватнике и смотрел на нас, как мы тащим свои чемоданы. Мы подошли и спросили: нельзя ли у него остановиться, ожидая переправы? Он разрешил, и мы поднялись на палубу. Познакомились. Вошли в домик-каюту. Здесь было тепло и уютно. В домике была печь, в ней горел огонь, слегка пахло дымком. Разделись. Сели за небольшой столик. Шкипер предложил нам немного выпить спирта для согрева, но предупредил, что только чуть-чуть и сразу запить водой. Он понял, что мы ещё не пробовали такого напитка. Мы согласились и впервые приняли обжигаящий напиток. Всё прошло хорошо. Чем-то закусили и легли отдохнуть. После короткого сна я вышел на палубу и услышал клёкот гусей. Подняв голову, увидел огромные клинья гусей, которые летели через Обь на север. Я бросился в каюту, вытащил детали ружья, собрал их, нашёл патроны и вновь вернулся на палубу. Гусей было так много, что я, не целясь, выстрелил, и конечно не попал, так как птицы летели высоко, а я этого не понял. На соседней шаланде работало много людей, они грузили доски и иногда посматривали на меня. Я тогда не знал, что это заключённые и их заинтересовало моё ружьё. Вскоре на борт нашей шаланды поднялись трое вооружённых военных. Наш гостеприимный шкипер сразу поскучнел и встал по стойке «смирно» у стенки каюты. Старший военный, бегло осмотрев каюту, стал опрашивать шкипера: кто такой, какая статья и др. Шкипер быстро и без запинки отвечал. Потом военный обратился к нам: кто та-

кие, откуда и куда едете, почему находитесь здесь, документы на оружие. Пришлось показать наши документы: командировочные предписания и удостоверения, подписанные руководством МВД СССР. Всё обошлось хорошо, только попросили покинуть шаланду, т.к. находиться с заключённым хоть и расконвоированным на одной территории не рекомендовалось. Пришлось покинуть палубу и гостеприимного хозяина.

Прошло несколько часов. Послышался треск, начался ледоход. Громадные ледяные поля взломала внешняя вода, шум и грохот стоял над гигантской рекой. Налезая друг на друга ледяные поля, ломаясь, начали свой путь в Обскую губу и к Ледовитому океану. Река через 3—4 дня почти очистилась ото льда. Появились большие окна открытой воды. Постепенно начали движение шаланды и катера. И мы на большом катере начали переправу на правый берег Оби. Расстояние между берегами около 5—6 км. Правый берег крутой, высокий и на нём видны невысокие деревянный частные и общественные дома. Несколько 2-х и 3-х этажных зданий занимали школы, больница и только кирпичная громада закрытой и поруганной церкви возвышается над заполярным городом. Это старинный город Салехард, центр Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской обл. РСФСР (до 1933г. город Обдорск). Долго пересекали реку, лавируя между отдельными льдинами.

В Салехарде нашли штаб экспедиции, он располагался

в бывшей церкви. Там же располагалось Управление 501-го строительства. В штабе нас ждали. Встретили нас хорошо, несмотря на то, что наше служебное положение было не очень высокое, мы были зачислены в штат экспедиции, как старшие рабочие. Дело в том, что мой отец работал в этой системе уже более 20 лет и занимал должность главного инженера и начальника экспедиции на Дальнем востоке. Несколько дней мы жили у дяди Толя Фёдорова и дяди Витя Крылова – друзей моего отца. Они нас проводили в домик, где снимали небольшую комнату. Накормили, расспрашивали о дороге и о том, о сём, потом дали отдохнуть. На другой день пошли в штаб, сдали проездные документы, нас поставили на учёт, как приступивших к работе в экспедиции, потом отправили на склад, получать обмундирование: новые белые овчинные полушубки, резиновые сапоги, куртки и брюки из очень плотной ткани, портянки, накомарники, рукавицы и самое главное – спальные мешки. Мы с Толей Стройковым были приписаны к партии Георгия Евгеньевича Краснодембского. Вечером пошли в кино, фильм закончился после 24 часов и мы опять удивились, увидев на небе над горизонтом солнце, которое светило всю ночь. Север есть север! Пошли домой к дяде Толе по главной широкой улице, мощёной по диагонали деревянными плахами.

На высоком месте установлен знак «Северный Полярный Круг». (На самом деле это памятник Гасфорту Г. Х. – гене-

рал-губернатору Тобольской губернии в 1851г., а с 1851-по 1861гг. – генерал губернатор Западной Сибири. В настоящее время этого памятника нет. Прим. автора). Интересно. Нам навстречу бежали в упряжке шесть оленей, но не цугом, а «шеренгой». На нартах сидел абориген-ненец и хореєм (очень длинный тонкий шест), держа его наперевес, управлял оленями. Редкие грузовые автомашины осторожно объезжали оленьи упряжки. На других улицах была грязь непролазная, идти можно было только вдоль домов по деревянным мосткам. Несколько дней мы жили у друзей отца, пока шло формирование каравана плавсредств и грузили продукты питания, оборудование и инструменты для полевых партий. Через день вверх по реке Полуй отправлялся караван плашкоутов и только что просмоленных лодок, ведомых морским катером. Началось путешествие по реке Полуй. Полая вода затопила берега. Только по вершинам кустов можно было определить русло реки, но так как река сильно меандрировала, то мы часто ошибались, и спустя какое-то время выяснялось, что мы опять пошли вниз по течению. Приходилось останавливаться, разворачивать весь караван и опять искать верное направление вверх по течению. Огромные стаи водоплавающих птиц – утки, гуси, лебеди плавали вокруг, взлетали, ныряли, с шумом садились на воду. В воздухе стоял неумолчный гомон. Птичье племя не умолкало ни днём, ни ночью. Стоял полярный день, и солнце не уходило за горизонт. Плыли долго – два-три дня. Ино-

гда шкипер терял направление, т. к. была высокая вода и половодье. Попадалось множество островов. Вдруг смотрим – идём вниз по течению. Оказалось, повернули не в ту сторону. Исправляем ошибку. Снова идём вверх по течению. Замечаем одиноко стоящее низкорослое деревцо в пятидесяти метрах по правому борту. Проходит часа полтора, и снова, то же деревцо, но уже по левому борту в пятидесяти метрах. Стало быть, ширина перешейка всего около ста метров, а по судовому ходу мы шли километров пять. Вот что значит меандры. Наконец пристаём к высокому берегу. Нас уже встречают, так как звук мотора катера разносится очень далеко в этой пустынной местности. Это первая партия. Короткие переговоры, разгружаем часть товаров, предназначенных для них и, отвязав две лодки, караван отправляется дальше. Мы с Толей часто перебираемся в лодку, которая идёт на буксире за катером. У нас ружья. Пытаемся подстрелить утку или гуся, благо их здесь изобилие. Такого количества и разнообразия водоплавающей дичи я не видел даже в зоологическом саду. Сотни и тысячи уток, гусей, лебедей, гаг, казарок, крачки, поганки (чомги), лысухи, кряквы, чирки и другие водоплавающие разных пород. Плавают, ныряют, взлетают и садятся на просторах чистой воды, перед дальнейшим полётом к местам гнездования и кладки яиц. Там они выведут птенцов, откормятся, вырастят потомство и огромными стаями отправятся в обратный путь, на юг.

Забираясь в лодки, я не учёл, что они новые и пропитаны свежим чёрным гудроном. Мой белый полушубок сразу покрылся чёрными пятнами. Жаль. На третий день плавания наконец-то дошли до нашего пункта назначения. На гудок катера к берегу вышли люди, это был начальник партии и несколько рабочих. Разгрузив часть груза, и отвязав ещё две лодки, караван продолжил путь, а мы сошли на берег. Нас встречают и проводят в большой, бревенчатый сарай-барак, который является и столовой и спальней и камеральным помещением. Здесь живут почти все ИТРы – (инженерно-технические работники) партии. Только инженер Михаил Прохорович Богданов с женой – техником Натальей Михайловной живут в отдельном, крошечном бревенчатом домишке. Внутри нашего жилища, вдоль стен устроены одностенные нары. В центре стоит большой стол, сбитый из досок, а по краям – лавки и отдельные скамейки. У дверей, в углу выгорожена занавеской лежанка для стряпухи – Клавдии Ивановны. В стенах пропилены три узких горизонтальных оконца. Вот и вся обстановка, не считая марлевых пологов над каждым спальным местом. Полог необходим для защиты от комаров, гнуса и мошкары. Начальник партии (Георгий Евгеньевич Краснодембский) приказал нам жить и столоваться вместе с ИТР. Рабочие жили отдельно – в больших палатках и паёк был у них скромнее. Нужно заметить, что всё питание было бесплатное, также как и обмундирование. Паёк назывался «Папанинским». Это бы-

ло указание Сталина – «кормить и одевать хорошо, т.к. большое значение

Для нас с Толей всё это интересно и мы пытаемся скорей всё узнать. Наша задача, как новичков и практикантов заключается в том, чтобы понять, как ведутся настоящие изыскательские работы в тундре по прокладке трассы железной дороги. Нам, каждому в отдельности, поручили работать в паре с опытными изыскателями. Я работал с техником по измерению длины трассы, т.е. вёл пикетаж. Это самая простая работа. Два рабочих, под наблюдением техника, тянут мерную 20-ти метровую ленту по оси трассы. Лента имеет две ручки и размечена на участки по 10 см. маленькими отверстиями. Каждый отрезок длиной в 50 см. отмечен особо «кнопкой», а каждый метр – металлической круглой пластинкой с цифрой. Позже появились мерные ленты длиной 50 метров. Третий рабочий с топором заготавливает колышки – «точки» и «сторожки». Начало отсчёта длины отмечается металлической шпилькой, лента натягивается и в её конце втыкается другая шпилька. Первая шпилька вынимается, а на её месте вбивается вровень с землёй короткий деревянный колышек, который называется «точка». Рядом с точкой забивается длинный колышек, который называется «сторожок». Сторожок защищен топором, для того чтобы можно было на нём написать жирным карандашом несколько цифр или букв. Например: ПК – О – это обозначает – Пикет «О», т.е. на-

чало отсчёта длины трассы. Сторожок нужен для того, чтобы не потерять точку, которая потом будет нужна для ведения нивелировка трассы. Но об этом чуть позже. Впереди идущий рабочий тянет ленту дальше, до тех пор, пока задний не дойдёт до второй шпильки. Если местность ровная, то так продолжается до тех пор, пока у заднего рабочего не наберётся пять шпилек. Пять шпилек передаются переднему рабочему и измерение продолжается. Лента протягивается дальше, а на месте шестой шпильки забивается точка и сторожок. Это значит, что отмерено 100 метров, т. е. Пикет 1 (ПК-1). Если местность неровная, а пересечённая, то на каждом переломе местности делается отметка по ленте и ставятся точка со сторожком. Например: от ПК-1 отмерено 35 метров, на сторожке выписывают +35, а в пикетажном журнале делают отметку (ПК-1 +35). Пикетажный журнал, это блокнот в твёрдом картонном переплёте размером 17,5x13,5 см. с листами миллиметровой бумаги, поделённой на квадраты размером 5x5 см., что в масштабе 1:2000 соответствует 1 см = 20 метров.

В пикетажном журнале попутно ведётся абрис местности: запись вида растительности и отдельные характерные предметы в поле зрения по 100 м. в обе стороны и вид рельефа местности условно изображается горизонталями. (Горизонталь – условная линия равных высот. Направление склона, отмечается бергштрихом – короткая чёрточка, на-

правленная вниз в сторону склона).

Потом нам стали доверять другие работы. Например: разбивка поперечников, нивелировка, теодолитная съёмка местности и др. Большинство работ, особенно трассировка, нуждаются в специальной подготовке местности, а именно – рубка визирок и просек, иначе невозможно увидеть местность по ходу трассы, проложить теодолитный ход и измерить длину линии лентой. Для этого привлекаются рабочие – рубщики. Они с топорами и двуручными пилами идут впереди по ходу трассы и руководствуются указаниями трассировщика, обычно это инженер или опытный техник, который стоит за теодолитом и в оптическую трубу наблюдает за идущим впереди рабочим с вешкой, направляя его в нужном направлении.

Направление трассы было выбрано по карте масштаба 1.000.000, другой не было. Потом были выполнены аэросъёмка и рекогносцировочные изыскания, по которым уточнили трассу. Наша задача была: уточнить направление, разбить в натуре и закрепить трассу. После чего трасса передавалась строителям. Строители – это заключённые – бывшие советские военнопленные, «власовцы», украинские националисты, полицаи, воры, рецидивисты, прибалтийские «лесные братья», и другие «социально опасные элементы». Вот этот элемент и должен был строить в дикой тундре железную дорогу. Для них, их же силами, были построены зоны (лагеря) через каждые 20—30 километров

вдоль трассы. Нам каждый день давали для полевых работ по 15—20 человек. Мы выбирали их на разводе у зоны и без конвоя отводили на место работы. Заключение были рады, что попали к нам на работу. Так как у нас работа для них была лёгкая и без муштры конвоиров.

Возвращаясь в октябре 1949 года в Ленинград из моей первой экспедиции, я уже ехал по рельсам временного железнодорожного пути на одной из открытых платформ состава, ведомого примитивным локомотивом – грузовым автомобилем Студебеккер, у которого вместо колёс на резиновом ходу были поставлены похожие на железнодорожные колёсные пары.

Спустя годы я не мог всё рассказать своим родным. Ведь в 1949 году я давал подписку о неразглашении того, что я увижу или узнаю. Это была особо секретная стройка стратегического назначения. По задумке «великого» вождя линия должна была быть проложена до Берингова пролива и в дальнейшем перейти на Американский континент. Ветки железной дороги предусматривались на Магадан и на Камчатку. Планы были грандиозные, но им не было суждено сбыться. В 1953 году умер «вождь всех народов», «мудрый учитель» и генералиссимус т. Сталин, лагеря закрыли, заключённых распустили, стройку забросили, а рельсы, паровозы и вагоны остались ржаветь на тех участках, где уже было отсыпано земляное полотно».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.