НКК. – 2024. – 22 нояб. (№ 89). – С. 27.

В глухой тайге и необъятной тундре в условиях вечной мерзлоты строили трансполярную железнодорожную магистраль

Но она превратилась в «мертвую дорогу»

Весной 1949 года на севере Советского Союза началось выполнение грандиозного государственного плана – сооружение трансполярной железнодорожной магистрали от Салехарда до Игарки. Стройка получила номера – № 501 (ГУЛАГ) и № 503 ГУЛЖДС НКВД СССР. Забегая вперед, отметим, что 14 июля 1960 года в газете «Известия» для ее обозначения впервые был использован термин «мертвая дорога».

В глухой тайге и необъятной тундре в условиях вечной мерзлоты возводились станции, депо, пробрасывались мосты и прокладывалось железнодорожное полотно. Основной рабочей силой были заключенные, в том числе политические.

Предполагалось, что железная дорога свяжет страну вдоль Северного полярного круга:

- общая протяженность одноколейной линии – **1 482** километра;
- **106** разъездов и **28** станций;
- основные депо на станциях Салехард, Надым, Пур, Таз, Ермаково, Игарка;
- оборотные депо на станциях Ярудей, Катарань, Турухан, Енисейская.

Целью проекта была, во-первых, организация доставки полезных ископаемых из районов Крайнего Севера, во-вторых, обеспечение стратегической безопасности арктического побережья СССР. Немаловажным было и то, что в перспективе железную дорогу можно было протянуть еще дальше: от Игарки и до самого Берингова пролива. И тогда весь арктический Север получил бы транспортную доступность практически к любой точке страны.

Подготовка к возведению магистрали началась двумя годами ранее. 22 апреля 1947 года Совет министров СССР принял решение о строительстве крупного морского порта в Обской губе – в районе мыса Каменного. А также железной дороги до него от станции Чум (южнее Воркуты). К концу 1948 года ветка Чум – Лабытнанги (поселок в устье Оби) протяженностью 196 километров была введена в эксплуатацию. При этом выяснилось, что построить порт там, где предполагалось, невозможно из-за гидрогеологических особенностей устья. И тогда было предложено перенести его в район Игарки, для чего требовалось продолжить линию Чум – Лабытнанги на восток. Строительство началось одновременно с двух сторон: с запада его вело управление строительства № 501, а с востока – управление строительства № 503.

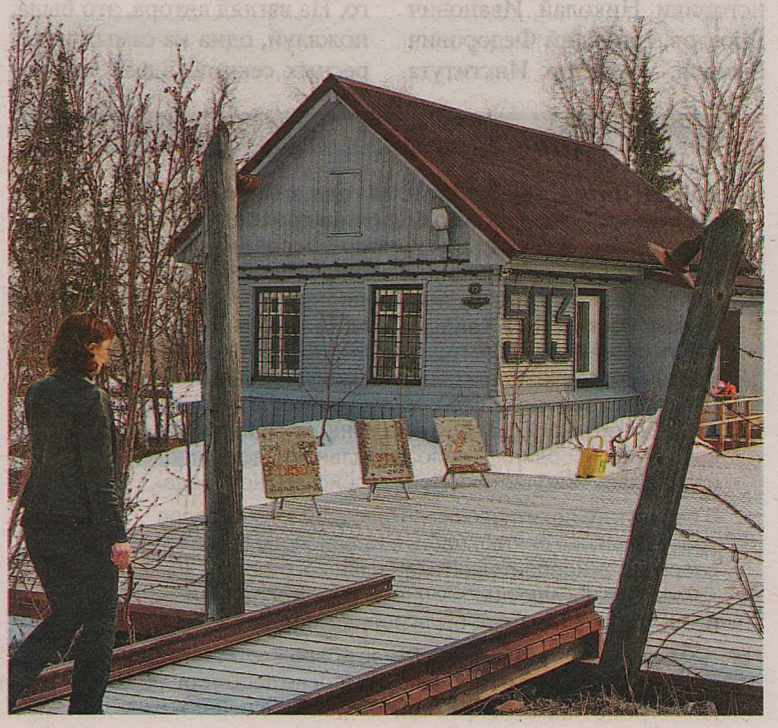
Когда управление стройкой перевели в Игарку, она превратилась в сплошную зону заключенных. По правому берегу Енисея до поселка Ермаково и далее по трассе через каждые 5–10 километров располагались лагпункты. Они представляли собой площадки 500 на 500 метров, огороженные колючей проволокой. Внутри бараки, штрафной изолятор и столовая. По углам – вышки. А само Ермаково из станка (населенного пункта) превратилось в настоящий 15-тысячный город заключенных, ссыльных и вольнонаемных. Последние сюда активно тянулись – платили им хорошо, давали пайки и земельные участки.

Несмотря на сложные природные условия, дорога возводилась очень быстрыми темпами. Так, весной 1949 года трассу протянули по Красноярскому краю. А к началу 1953-го уже было построено около 800 километров из запроектированных 1 482.

На западном отрезке была полностью проложена ветка Чум – Салехард. Началось рабочее движение поездов на участке Салехард – Надым и далее до 620-го километра, а также на участке 970–1155 километров между станциями Ермаково и Янов Стан. На участке 620–640 километров и 1400–1482 километра было отсыпано земляное полотно. На реках Обь и Енисей действовали паромно-ледовые переправы, на реке Надым имелся низководный мост. Оставался недостроенным лишь центральный участок стройки – между Пуром и Тазом.

Однако в 1953 году Иосиф Сталин умер. Новое правительство Советского Союза решило законсервировать стройку, а затем и совсем ликвидировать ее. И это притом что на уже отстроенную трассу были затрачены колоссальные средства – более 42 миллиардов рублей (в ценах до реформы 1961 года). Парадокс – консервация железной дороги требовала 700 тысяч рублей, а достройка обошлась бы всего в 800 тысяч. Началась ликвидация стройки-гиганта Заполярья. Вывозить технику и оборудование не стали (навигация по Енисею уже заканчивалась), а потому просто бросили. До сих пор в тайге остались ржавеющие паровозы, вагонетки, просевшие под тяжестью лет бараки заключенных и вышки охраны.

Сбором и сохранением материалов по истории «Стройки-503» сегодня занимается Музей вечной мерзлоты в Игарке – там создана экспозиция, посвященная дороге Салехард – Игарка



Андрей КУРОЧКИН
Фото Олега КУЗЬМИНА

Все материалы проекта на GNKK.RU