

Людмила Фёдоровна Липатова

ДОРОГИ И СУДЬБЫ

1 том

Людмила Липатова
Дороги и судьбы. I том

«Издательские решения»

Липатова Л. Ф.

Дороги и судьбы. I том / Л. Ф. Липатова — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-858418-3

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.

ISBN 978-5-44-858418-3

© Липатова Л. Ф.
© Издательские решения

Содержание

От автора	6
Глава 1	8
Глава 2	16
1947 год	16
1948 год	20
Конец ознакомительного фрагмента.	21

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 Адриенн 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 эков, 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 гулаговские 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 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 неисчислимое 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 пожаров 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 преимущества 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 дорогу 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, повар 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 суглинистою 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 поселка. Строительные материалы найдутся на месте, кроме извести; большая часть леса может быть доставлена с р. Полуя 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 потребуется 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 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°20′ и 69° северной широты. Почва – за исключением Уральского хребта – преимущественно суглинистая, промёрзшая на глубину до 1,50 саж. 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 входящим, а именно: Оби, Иртышу, Тоболу, Туре, Чулыму, Томи, вывозное сырьё будет следовать вниз по течению 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 Хайпудырскую губою (См. Н. Морозов. «Лоции 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 Европой, удовлетворит в полном объёме условию срочности доставки товаров в места назначения, так как будет независим ни от факторов затрудняющих грузовое движение по длинным 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 осуществления 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, необходимыми присущими делам, совершаемым втихомолку и в одиночку».

Для нас, северян, этот опыт гласной общественности в области учредительства представляет тем больший интерес, что предприятия, 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 Ганневи́г. 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 Тихоокеанского 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, снегозаносимость и снегоборьба, переход Оби, пристань и архитектурные решения. В проектировании тоннельного варианта перехода Оби и пристани принимали участие консультанты Метропроекта 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 задания (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. Фарафонтьев.

Примыкание к Северо-Печорской магистрали определилось 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 разместились 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 гидрологические наблюдения.

Для речного порта в устье реки Оби наиболее подходящими является район Пуйко, который в то же время крайне неблагоприятен железнодорожным подходам (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 ЛИИ-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 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 Сось, 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.

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.