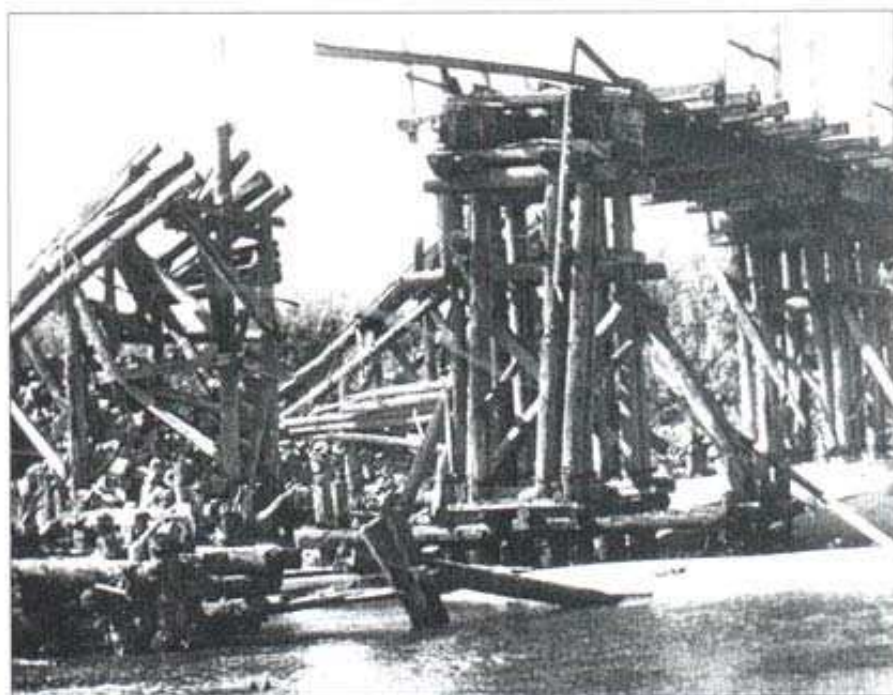




Вадим  
Гриценко

# СТАЛИНСКАЯ ДОРОГА

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК



«Строительство 501». Остатки моста через Нгарка Пыр-Яха (Большую дучьрку). 1988. Фото В. Гриценко.

26 мая 1953 года Совет Министров СССР принял секретное Постановление № 1346-536 СС. В соответствии с ним из глубинных районов севера Западной Сибири было вывезено более ста тысяч человек. В обстановке секретности закончилась эпопея одной из «великих» строек, истоки которой лежали еще в начале сороковых. В те времена это было крупнейшее предприятие на Крайнем Севере. Тем не менее его история, в отличие от истории прочих «строек социализма», не вошла в государственный пропагандистский эпос. Сегодня обрушенные мосты, поросшие лесом лагерь, ржавые паровозы и разбитые вагоны среди безлюдной лесотундры громоздятся как призраки неведомого мира.

Мертвая железная дорога, отгороженная от окружающего пространства с обеих сторон лагерями, возбуждает фантазию всякого редкого посетителя и служит источником нового мифа. Миф родился и крепнет у нас на глазах. И мы из лжи, навязанной нам государством, с готовностью бросаемся в ложь, сочиняемому нами самими. Гуляют по страницам печати такие выражения, как «дорога в никуда», «под каждой шпалой кости», «фабрика уничтожения». Довлет над нами представление об этой вехе в истории Отечества, стереотип сталинского лагеря, главной задачей которого было, якобы, бессмысленное физическое уничтожение. Практически не вскрыты архивы. В «духе времени» интерпретированы те свидетельские показания, которые работают на указанный стереотип. А это в конце концов подкладывает очередную мину под историческое сознание общества и даже под ту антисталинскую позицию, которую так очевидно демонстрируют практически все авторы публикаций по указанной теме. Конъюнктура — не единственная причина мифотворчества. Вторая причина заключается, видимо, в трудности представить ту неожиданно-нестандартную картину, которая упрямо выстраивается в свидетельствах очевидцев. Ведь эта картина не соответствует ни созданному стереотипу сталинизма, ни нашим представлениям о добре и зле. Видимо, из какой-то нравственной лени мы стараемся разбросать, поделить факты на белые и черные. Эта нравственная лень, переходящая в исследовательскую недобросовестность, увы, зачастую предстает как принципиальность и гуманизм.

В начале сороковых в советских верхах обсуждались варианты строительства железной дороги к берегам Северного Ледовитого океана. Военные и послевоенные события подтолкнули руководство страны к спешному началу еще не подготовленного строительства. Что же это за события?

В годы войны норильские месторождения полиметаллов, в частности важнейшего для плавки стали марганца, были крайне ненадежно связаны с «большой землей», ибо единственным путем был морской, но в Карском море действовали немецкие подводные лодки и рейдер «Адмирал Шеер». Они топили советские пароходы и даже пытались обстрелять порт Диксон.

Летом 1945 года у США появилась атомная бомба, и это означало переворот в военно-стратегических представлениях. В частности, это требовало создания морских и военно-воздушных баз там, где раньше они были не нужны, например, на центральных и восточных участках побережья Северного Ледовитого океана. Теперь прорыв даже одного стратегического бомбардировщика противника мог решить исход войны. Успешному созданию и функционированию

военных баз в большой степени способствовал бы такой надежный способ транспорта, как железнодорожный.

И последняя из видимых причин заключается в стремлении государства индустриально освоить безбрежные просторы Севера. Замыслился великий северный железнодорожный путь, который должен был соединить северо-западные области Советского Союза с Охотским и Беринговым морями.

Таким образом замысел новой железной дороги ни в какой мере не может быть отнесен к категории «в никуда».

Строительство началось задолго до того, как в 1950 году было сделано технико-экономическое обоснование. Обоснование готовилось Арктикпроектом Главсевморпути. Эффект от сооружения порта на стыке морских и речных путей при наличии круглогодичной железнодорожной связи заключался в следующем:

1. Расстояние от базы отправления грузов в Арктику и на северо-восток сокращалось в 1100 морских миль по сравнению с расстояниями от существующей базы в Архангельске.

2. Появилась возможность доставки грузов в северные арктические районы кратчайшими водными и железнодорожными путями. Например, путь от Новосибирска до бухты Провидения через Игарку сокращался на 3000 км по сравнению с ходом через Владивосток.

3. При особой обстановке грузы в Арктику и на северо-восток могли быть отправлены, минуя море, прилегающее к Арктике.

4. В районе строительства могли быть расположены военно-морские и военно-воздушные базы.

Общий грузооборот составил бы по расчетам Арктикпроекта на ближайшую перспективу до 1 млн. тонн.

Строительство ныне заброшенной железной дороги на восток от Салехарда началось бы позднее, если бы удалось построить морской порт на Обской губе. 4 февраля 1947 года Совет Министров СССР принял постановление об изысканиях для строительства морского порта между устьем Оби и мысом Каменным, а также железной дороги к нему. В марте начались полевые работы. 22 апреля Совет Министров Постановлением № 1255-331 СС поручил МВД строить железную дорогу Чум — Салехард. В системе МВД организовалось Северное управление железнодорожного строительства. Летом 1948 года к предполагавшимся станциям Новый Порт и Мыс Каменный были направлены по Обской губе суда с грузами и людьми. Началось строительство лагпунктов и гражданских сооружений. Но Постановлением Совмина СССР № 384-135 СС от 29.01.1949 г. было решено изменить направление трассы. Теперь она должна была протянуться через Салехард и Надым к Игарке. В ближайшей перспективе предполагалось соединение района Игарки с г. Норильском.

Выяснилось, что строительство морского порта на побережье Обской губы невозможно. Главная причина заключалась в мелководности губы и невозможности расчистки стабильного фарватера: мелкий песок и ил быстро меняли рельеф дна. Кроме того, название мыса — Каменный, как выяснилось, было результатом ошибки русских картографов. Ненецкое определение «пас» — «кривой» — было услышано как «пай» — «каменный». В действительности же на этом «Кривом мысе» никогда не было камня, этого желанного строительного материала.

Тем временем в конце 1948 года дорога «подошла» к Оби в 7 районе ст. Лабитнанги. Начали возводить ледяную переправу через Обь.

Ее строительством руководил инженер, тогда капитан МВД, Зайлик Моисеевич Фрейдзон. Опровергая распространенное мнение, он говорит, что никакого намораживания льда для утолщения не проводилось. Полотно укреплялось поверх уложенных поперек бревен. Этого оказалось достаточно, чтобы выдержать составы с грузами пять зимних сезонов до закрытия «50I-й».

Летом 1951 года закончились работы по постройке временной паромной переправы через Обь у мыса Корчаги. Здесь действовали четыре парома, каждый из которых мог перевезти до 5 вагонов. Пропускная способность переправы достигала 100 вагонов в сутки.

В марте 1947 года на станцию Абезь, прибыв из Хабаровска в числе 120 офицеров, сержантов и солдат сержант В.М. Чумак. Он рассказывает: «Нас выкинули от ст. Чум в трех километрах. Взял я 320 человек заключенных и из них в охрану 6 человек. У нас 2 большие палатки да одна палатка — их кухня. Готовили на месте. Одевали нас одинаково: что им шубы, шапки, так и нам. Потому, что наша колонна называлась «пионерская». Были все малосрочные. Больше 5-6 лет не было. Рецидивистов не было. На ст. Чум их привезли из Печоры.

Командовал строительством старшина прораб Середа. Начальником колонны был лейтенант. Воровства не было вообще. Кормили нас одинаково. Только нам — 600 г. хлеба, им — полтора кило. Мяса по 300 г. Мясо не свежее, в бочках, соленое. Их еще так кормили: прошли 300 м насыпи — сразу спирт, горячие булочки. Работали лопатами и тачками.

Это было первые полтора года, после побега со ст. Песец спирт отменили, стали одевать хуже. Питаться мы стали отдельно».

Конечно, свидетельство одного человека, в данном случае охранника, может вызвать сомнение в искренности. Но это свидетельство не первое и не последнее из тех, что рисуют картину, не соответствующую созданному журналистами стереотипу.

Порядок строительства трассы выглядел следующим образом: сначала укладывалась бревенчатая дорога — лежневка, затем возводилась насыпь, строились мосты и укладывалось полотно. Приводимый на новое место контингент заключенных — колонна — строил себе лагерьный пункт (лагпункт). Лагпункт начинался с палаток. Натягивался один ряд проволочных заграждений высотой около двух с половиной метров, ставились вышки, натягивалось проволочное заграждение предзонника высотой около метра. Затем строились сортир, вахта, штрафной изолятор, бараки (или первоначально землянки), рылся пожарный водоем. Затем возводились остальные объекты: барак-клуб (чаще всего совмещенный с библиотекой), барак-штаб (иногда совмещенный с лазаретом), кухня-столовая (часто совмещенная с пекарней), баня (совмещенная с дезкамерой-сушилкой и прачечной). В пределах проволочного заграждения могли также находиться ларек для заключенных, камера хранения личных вещей заключенных, пошивочная или сапожная мастерская, отдельный барак — медпункт.

Бараки были типовыми, размерами около десяти метров по ширине и двадцати по длине, разделенные на две части, в каждой из которых было по кирпичной печи и отдельному входу. Деревянные нары клались в два яруса, чаще всего сколоченные блоками по четыре, как полки в плацкартном железнодорожном вагоне. Иногда бараки имели один вход и двухъярусные нары были сплошными.

В среднем в одном бараке находилось от 80 до 120 человек.

Лагпункт мог иметь свои, так называемые подкомандировки, то есть два-три места работы. Например, деляны, где заготавливалась древесина, строящийся мост или другие объекты. В этом случае лагпункт являлся базой. В одном лагпункте, как правило, находилось до 600 человек заключенных.

Контингент колонны делился на бригады. Бригадирами были наиболее авторитетные и квалифицированные по части строительства заключенные. По утрам бригады выводились из бараков, проводилась перекличка. Выходил помощник начальника лагпункта по труду (заключенные звали его «трудила»), выкрикивал по очереди фамилии. Заключенный, чья фамилия прозвучала, выбегал из строя, повторял свою фамилию, называл имя, отчество и срок. Затем под конвоем бригада уходила на работу. Как правило, охранников было слишком мало для того, чтобы бдительно присматривать за каждым из заключенных. Но побег все же были весьма редкими. Причины этого и в том, что край слишком суров, удален от дорог и населенных пунктов, и в том, что работала система осведомителей из числа заключенных, и некоторые побег сжидались администрацией, которая ставила в нужное время и в нужном месте засаду. О замеченном где-то постороннем человеке властям докладывали местные жители: ненцы, ханты, зыряне. Порой и сам заключенный, проплутав и поголодав в тундре, возвращался в лагерь на милость начальства. Причина и в том, что заключенные в основном были людьми, попавшими в заключение не в силу своих преступных наклонностей, а по злой воле государства, мордующего своих и так уже весьма послушных граждан. Причина и в том, что удачных побегов никто не знал. И это психологически давило. Несмотря на колючую проволоку, карабины, собак, осведомителей, суровую природу, безлюдность края, побег все же были. Бежали не только махровые уголовники.

О побеге заключенных 61-й колонны у ст. Красный камень рассказывает Павел Михайлович Рогов, бывший охранник: «В октябре месяце это было, уже снежок в горах выпал. Делали трубу у железной дороги, для моста из бетона. В охране солдат Трошев, а также ефрейтор Скворцов. У Скворцова автомат ППШ — семьдесят два патрона, круглый диск. А у Трошева карабин. Скворцов на вышке, Трошев жмет с заключенными костер. Зэк все ближе, ближе. Там ему, видно, дана была команда: «Ты его не убивай, а карабин возьми». И вот зэк его по башке палкой и за карабин: «Теперь уже не ты хозяин, над тобой командуют». Скворцов три выстрела дал, — и перекося. Зэк из карабина хлесь его — и прямо в сердце, забрали автомат и карабин. Всю бригаду в кучу, солдата этого с собой и поперли в горы. В горах организаторы побега сказали: «Кто с нами — в эту сторону, кто не хочет — обратную». К побегу отделились одиннадцать человек, остальные вернулись к железной дороге».

Преследование бежавших продолжалось несколько дней. Последним схватили организатора побега, бывшего фронтовика, летчика Дегтярникова.

К сожалению, в нашем распоряжении нет общей статистики, приходится пользоваться лишь воспоминаниями свидетелей да собственными наблюдениями. Благо, в некоторых лагерях еще сохранились приколотенные к нарам таблички с указаниями фамилии, имени,

отчества, года рождения заключенного, статьи, даты начала и конца срока. «Знаменитая» 58-я по этим наблюдениям составляет около двадцати процентов. Еще больше «указников», то есть отбывавших срок «за хищение государственной и колхозной собственности» по указу 1947 года. Этот указ явился фактически новой редакцией того «Закона о пяти колосках» или «закона семь восьмых», который с 1932 года обеспечивал поток голодавших в советские лагеря. Часть заключенных была отправлена в лагеря по другим «бытовым» статьям. Таким образом, на действительно общественно опасных уголовников приходилось заметно менее половины. В заключении находилось большое число бывших фронтовиков, своеобразно «отблагодаренных» государством за защиту Родины. Вот одна из типичных историй. Рассказывает Федор Михайлович Ревдев: «Всю войну я прошел. В 1939 году кадровиком взяли, и закончил я военные действия в 1945, офицером. С 1945 года работал во Львове, на строящемся автозаводе. Ну, был молодой, с 1919 года. Не женат еще был. Иногда выпивали. А за столом у каждого разговор есть. Ну и дураку было известно, что наши «кукурузники», то есть истребители, — деревяшка деревяшкой. А немецкие истребители действительно были хорошими. Потом уже и наша авиация была... Потом дальше еще другое... Я всю войну проработал в артиллерийском снабжении. Приходилось встречаться с американскими машинами: «студебеккер», «виллис», потом другие... В основном были «студебеккеры». Это красивые и сильные машины, потом у них мотор был лучше, чем наш «зисовский». Ну вот, и какой-то идиот, может, мой товарищ, донес. Хлоп, меня вызывают. А я не на последнем месте был. Характеристика хорошая, коммунист, конечно, был. Работники поддержали меня. Короче говоря, меня осудили сроком на пять лет «за преклонение перед иностранной техникой». А тут сказали, что на Севере зачеты есть. Заявил, что думаю выехать на Север. Отказали. На работу не вышел. Трижды сидел в карцере. Потом этапом отправили на Север».

Примерно каждый четвертый лагпункт был женским. Зона есть зона. Та же структура и, как правило, та же работа. В одних случаях это работа в пошивочных мастерских, в других — снегоборьба зимой и отсыпка летом. В третьих — лесоповал. В 35 километрах севернее Надымского причала находилась женская лесоповальная колонна с тремя подкомандировками. Сроки «указниц», которые составляли здесь подавляющее большинство, — от 10 до 15 лет.

Женщина в лагерях — это особая трагедия, особая тема. Не только потому, что лагерь, колючка, лесоповал или тачка не гармонируют со слабостью женщин. Но и потому, что женщина — мать. Либо мать детей, оставленных на воле, либо — рожавшая в лагере. Строгость лагерных порядков не могла исключить контактов женщин-заключенных с охранниками и заключенными мужчинами. Вот, например, какой сюжет поведала Маргарита Михайловна Кузнецова.

«В основном женщины считались друг с другом. Бывали иногда стычки, скандалы, но все это быстро прекращалось. Трудно было осенью, когда заключенные-мужчины привозили для лошадей сено на понтонах. Разгружали женщины. Вот там дел хватало. Тут начиналась «любовь», беготня, резня между женщинами и драка. Они сбегутся на понтон. А берег крутой. Солдаты стреляют вверх, чтоб они разбежались. Где там!.. Стреляй не стреляй, они не уйдут. Если она там сидит лет восемь и не видела никого и ничего,

так ей все равно, что ее сейчас убьешь или через день выстрелишь. Так на мужчин кидались, что сначала страшно было...»

В Салехарде, в районе Ангальского мыса, была устроена так называемая «Колонна дома матери и ребенка». Там же был и родильный дом.

Этот факт, как последний штрих в общей картине ублюдочной копии нашего государства, созданной за колючей проволокой. В этой копии мы находим все основные компоненты «советского образа жизни» послевоенного времени: репрессивное государство в лице судей, администрации лагеря и пр., бригады и соцсоревнование, наглядную агитацию, обязательный клуб в лагере и даже театр из актеров-заключенных.

Одной из характернейших черт «строительства 501/503» является наличие трех категорий вооруженных людей. Первые — вольнонаемные охранники, то есть ВОХР или ВСО, вторые — надзиратели или надзорсостав, третьи — самоохранники. Последние были самой многочисленной категорией вооруженных людей, в нее набирались заключенные, у которых остался небольшой срок, лояльно проявившие себя по отношению к администрации. Самоохранники одевались в такую же, как и вольнонаемная охрана, форму, «только без звездочек». Они имели более свободный режим содержания, чем их собратья по заключению. И, как ни странно, именно самоохранники чаще всего проявляли ту жестокость, от которой страдали заключенные. Ф.М. Ревдев говорит по этому поводу следующее: «Вольные солдаты — люди как люди, а когда стоит самоохранник, так зверь, хуже зверя, хуже фашиста. Относились к человеку, как к животному. Шли в самоохрану садисты, действительно преступники. Честный человек никогда туда не пойдет. В Салехарде у меня есть люди, которые меня охраняли. Я ничего плохого о них не скажу. Самоохранники же — другое дело».

Вот так. Вероятно, самое феноменальное достижение нашего государства и состояло в том, что народ не только определял себя в лагере через систему доносительства, но и сам себя охранял и подвергал издевательствам. Своеобразное «полное самообслуживание».

Отношения между охранником и охраняемыми не могут носить идиллического характера в силу того, что охраняется, берется неволя заключенного. Вместе с тем отношения ВОХР с подопечными порой принимали неожиданные для нашего стереотипа обороты. Например, такой: бригада отработала смену, нужно идти в лагерь, а охранника нет. Заключенные идут и находят его через полчаса спящим в укромном месте. Следует построение, и конвойный, как положено, препровождает эков. Другая ситуация: охранник занемог, больничный лист выписывает врач-заключенный, он же предлагает направление в санаторий. Признательный охранник ставит заключенному бутылку коньяка. Третья: охранник во время работы заключенных, нарушив все мыслимые нормы, напивается. Заключенные после работы несут своего охранника и его карабин на вахту.

Конечно, эти случаи не перечеркивают общей системы отношений между охранниками и заключенными. Но они, пожалуй, говорят о том, что все, не только заключенные, были рабами системы. И о том, что заключенные это понимали.

Во всех публикациях о «пятьсот-веселой», если затрагивается

вопрос о питании заключенных, то указывается на низкие нормы, полуголодное или голодное существование, широко распространенную цингу и связанную с ней высокую смертность. К сожалению, автор не может ничего сказать о колоннах типа 35-й, 53-й, 60-й, 211-й на Полярном Урале или 13-й, 23-й в Надымской стороне. Но, что касается основного количества колонн, то нормы питания заключенных здесь превосходили те нормы, что реально имели вольные люди в том же Салехарде или других местах нашей голодной послевоенной страны. По общему мнению вольнонаемных инженеров, охранников и заключенных, снабжение невольников «пяťсот восьмой» продуктами было лучшим, чем снабжение горожан Салехарда и Надыма в 1988-1990 годах. Мы сегодня не видим в этом логики, для нас это невероятно. Но давайте вспомним фильм С. Говорухина «Так жить нельзя». Там он тоже называет пример из сегодняшней жизни, когда обитатели женской колонии снабжаются продуктами лучше, чем жители окрестных деревень, хоть и нет давно Лаврентия Берии.

Автором этого очерка пройден не один десяток километров «501-503-й» от Полярного Урала до Туруханского края, и нигде он не увидел человеческих костей, торчащих из насыпи (хотя сегодня она во многих местах сильно разрушена). Немногочисленные кладбища хранят останки заключенных и вольных в той же пропорции, в какой они находились здесь живыми. Судя по собранной информации, цингой в обычных лагпунктах страдали только те, кто попал в заключение задолго до «строительства 501/503».

Поскольку вопрос о питании заключенных стал своеобразным коньком журналистов, автор тоже уделил ему особое внимание. Выяснившиеся подробности таковы: норма хлеба для заключенных - от 600 до 1300 г (и даже до 500 г на начальном этапе строительства), мясо соленое каждый день до 300 г., масло, картофель сушеный, иногда свежий - каждый день, другие овощи, рыба. Иногда - свежее мясо, ибо при некоторых лагпунктах содержались фермы. В ларьках заключенные или вольнонаемные могли купить сахар, печенье, конфеты, масло, папиросы, а на территории женской колонны еще чулки и платки. Автор не может указать подробности лечения в лазаретах, кроме одной: поливитамины там применялись. Об этом говорят многочисленные упаковки, оставшиеся от них и по сей день. Бывший заключенный и инженер по сооружению земполотна Аполлон Николаевич Кондратьев объясняет низкий уровень смертности не только достаточно хорошим питанием заключенных, но и тем, что на стройку, ввиду ее чрезвычайности, направлялись люди с хорошим здоровьем. Поэтому навеки оставались здесь в основном жертвы либо несчастных случаев, либо конфликтов в зоне, либо неудавшихся побегов. Повторим: речь идет не о всех, но о подавляющем большинстве лагпунктов «сталинки».

Работа заключенных была организована по-разному, в зависимости от производственной необходимости: от одной смены до трех. Иногда, например при разгрузке вагонов, заключенные договаривались о работе на результат, то есть работали до тех пор, пока не закончат разгрузку. Работать приходилось вручную: тачка, лом, лопата, пила или просто - руки в рукавицах.

Зимней одеждой были бушлаты - длинные телогрейки, серые валенки, шапки-ушанки, ватные штаны. Летом на заключенных были комбинированные ботинки с брезентовым верхом, кожаными подошвами



и носками, а также робы и специфические эковские картузы. Порой выдавались накомарники.

О быте заключенных кое-что говорит структура лагпунктов. Прежде всего обязательное наличие библиотеки-клуба. Причем в библиотеке, как нам ни кажется странным, преобладали не работы классиков марксизма, а художественная литература. Специальный культработник читал лекции, которые, впрочем, мало кого интересовали. Отмечались праздники. На Новый год даже ставили елку и, как могли, веселились. Стены бараков и по сей день хранят фресковые росписи, оставленные, увы, неизвестными художниками: натюрморты, копию «Трех богатырей» Васнецова, жанровые картинки и, конечно, наглядную агитацию типа летящего паровоза с лозунгом «Вперед, на Игарку!». Иногда заключенные получали возможность вместо основной работы заняться заготовкой, то есть ловлей рыбы. Раз в месяц они имели право получать и отправлять письма и посылки. Существовало на «пятысот-веселой» и традиционное для заключенных, хоть и запрещенное им развлечение, — игра в карты. Дневальный прибирался в бараке, топил печь, сушил одежду.

Многочисленные подробности, которые скрашивали жизнь заключенных, никоим образом не отменяли главного: решеток, колючек, вышек с охраной, несправедливости для большинства и неволи для всех. К тому же и в неволе каждый устраивался по-разному. Легче было редким или крупным специалистам: врачам, инженерам-строителям, инструментальщикам. Тяжелее обычным людям. Нетрудно жили и воры в законе. Они хоть и не были расконвоированными, но зимой имели на плечах не бушлаты, а тулупы. Их опасалась охрана, а обычные заключенные часто лишались тех денег, которые были им положены для покупки мелочей в ларьках. Да и вспышки конфликтов между «суками» и «ворами» не делали жизнь политических и бытовиков спокойнее.

Тяжесть подневольного труда толкала людей к протесту. Одной из форм его был отказ от работы, косвенный или прямой. Косвенный отказ мог заключаться в сожжении верхней одежды и создании таким образом невозможности выйти из барака. Иногда заключенные занимались членовредительством. Например, набивали обыкновенной ложкой пятки себе до такой степени, что ноги опухали и требовалось лечение. Отказывались и без поводов. На них действовали уговорами, затем угрозами, затем карцером. Вряд ли существовали лагпункты, в которых не били, хоть это и не имело массового, демонстративного характера.

Между тем разъезды и станции, у которых протекала эта жизнь, носили сугубо мирные имена: «Ненецкая», «Растущий», «Юный», «Мшистый», «Ягодный», «Веселый», «Лебединая», «Тихий», «Зорька» и т.п. Сколько лирики на трассе, где через 8—10 км, а то и чаще, торчали вышки и гудящие куски рельс вытаскивали людей из бараков на мороз или гнус!

Сегодня мало что осталось от воздвигнутого за период строительства. Разрушали люди и природа. Вечная мерзлота выдавливала опоры мостов, горбатила их, ломала. Весенний лед сносил их мощью заторов. Просыпающиеся весной ручьи подмывали насыпь. Гнили от вечной сырости бараки, падали их крыши. То, что не гнило, разбиралось на дрова и стройматериалы людьми. Геодезисты, оленеводы, охотники растаскивали «по бревнышку, по досочке» некогда добротные, крепкие строения. Жители окрестных населенных

пунктов за десятки километров приезжали и приезжают за материалами для своих избушек. Особенно губительными для лагерей и прилегающих к дороге 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 декабре 1960 года председатель ликвидкома по участку Лабытнанги – Салехард – Игарка А.Д. Жигин написал в редакцию газеты «Известия» письмо. В нем, в частности, автор отметил: «Когда многочисленный коллектив строил эту дорогу на трассе от разъезда 397-го км (или от ст. Чум) до ст. Лабытнанги и далее на участках Лабытнанги – Салехард – Ярудей – Надым – Пур – Таз – Турухан – Ермаково – Игарка, жизнь была ключом. Были построены в тундре и по берегам рек 167 рабочих поселков, налажено снабжение и торговля продовольствием и промтоварами, было организовано медицинское, культурное и бытовое обслуживание, в поселках работали поселковые Советы депутатов трудящихся, детские учреждения, школы, больницы, поликлиники и другие учреждения».

Сегодня в лесотундре, за исключением участка от ст. Чум до ст. Лабытнанги, практически ничего не осталось. Еще недавно жили и работали телефонисты на разъезде «Иевлевский», на бывшей станции Ярудей, на ст. Полуи. Только на Ярудее, самом крупном из оставшихся сегодня глубинных пунктов, стоит три двухквартирных дома да еще один переделан под гараж. И живет на Ярудее сегодня всего одна семья. А во времена «50I-й» здесь планировалось даже строительство школы на 280 учащихся.

В 1949 году в составе Северного управления Министерства внутренних дел было организовано два строительных управления: № 50I и № 503. Управление строительством № 50I, расположенное в городе Салехарде, руководило участком от ст. Чум до ст. Пур, включая переправу через реку Обь. Всем строительством руководил начальник Северного управления МВД СССР Василий Арсеньевич Барабанов. По многим отзывам, это была во многом замечательная личность. Именно по его инициативе на стройке был создан театр из актеров-заключенных, искусство которых оценили не только многочисленные «граждане-начальники», но и тогдашние зэки.

Первоначально «50I-й» стройкой командовал В.В. Самодуров, «503-й» – А.И. Боровицкий. Летом 1952 года оба строительства были объединены под руководством В.В. Самодурова.

После закрытия строительства восточнее Салехарда в сентябре 1953 года начальником западного участка «50I» (до Лабытнанги) был назначен инженер Александр Дмитриевич Жигин. Одновременно МПС, которому были переданы воздвигнутые сооружения, назначило Жигана председателем ликвидационного комитета по участку Лабытнанги – Салехард – Игарка. В глубинных пунктах были оставлены здания, уложенные в путь рельсы и стрелочные переводы, мосты и железнодорожные трубы, инженерные сети в поселках. В районе ст. Таз были законсервированы четыре паровоза и 78 товарных вагонов и платформ. Несколько паровозов было законсервировано на ст. Ермаково. Как сообщает в упоминавшемся письме А.Д. Жигин: «Затраты на ликвидацию составили порядка 95 млн. рублей против утвержденной Советом Министров СССР сметы 100 млн. рублей. Ликвидационный баланс (и неоконченное капстроительство на сумму свыше 2 млрд. рублей) переданы в январе 1955 года на-

чальнику Печорской железной дороги т. Быкову И.В.»

На участке Игарка-Ермаково был разобран и вывезен рельсовый путь, паровозы и вагоны. Два парова отправлены на Керченскую переправу. В докладе института Гипроспецгаз (г. Ленинград) «О состоянии железнодорожных путей магистрали Салехард-Игарка на участке ст. Лабитнанги - река Таз» от июля 1965 года указывается, что «оставшиеся затраты на сумму 176,9 млн. рублей были списаны с баланса капитальных вложений».

Так закончилась история «пятьсот-веселой». Часть заключенных попала под майскую амнистию 1953 года. Остальные были направлены в основном на другую стройку социализма - Волго-Дон.

В шестидесятые годы началось активное освоение нефтяных и газовых месторождений тюменского Севера. Сегодня многие говорят о том, что железная дорога, если бы она была достроена, сняла бы некоторые проблемы, была бы экономически эффективна. Говорят и о том, что дорога позволила бы более интенсивно осваивать месторождения в районах рек Пура и Таза и за счет этого не создавать экономической угрозы Ямалу строительством линии «Обская-Бованенково».

В целом же можно отметить, что мы в очередной раз оказались крепки задним умом.

Остается неизвестным, почему правительство в 1953 году решило закрыть строительство. Возможно, инициатива принадлежала очень небольшому кругу лиц, соображения которых даже не выносились на обсуждение всего правительства. Вряд ли основным аргументом могло быть сокращение числа заключенных.

Хотелось бы отметить, что строительство «501-й-503-й» было типичным мероприятием Советского государства, таким же, как переселение кулаков в период сплошной коллективизации. В том и другом случае десятки тысяч людей вырывались из привычной среды и направлялись для той работы, которой они, как правило, ранее не занимались. Как тысячи «кулаков» в тридцатые годы вынуждены были заняться «подъемом» рыбной и лесной промышленности Западной Сибири, так и в конце сороковых - начале пятидесятых десятки тысяч крестьян, военных, промышленных рабочих, служащих были определены на железнодорожное строительство. Безусловно, в первом и втором случаях достигались определенные и порой внушительные результаты, но все же классик-баснописец недаром подметил, что если человек занимается несвойственным ему делом, то эффективность труда невелика. Во всяком случае, она наверняка меньше, чем при работе по специальности, да еще и в привычном месте. Но что там железнодорожное строительство для большевиков, если они пытались убедить мир даже в том, что кухарка может управлять государством?