

**Нигматуллина Маргарита Руслановна,
Скороход Дмитрий Олегович,**
обучающиеся ГБПОУ ЯНАО
«Ноябрьский колледж профессиональных
и информационных технологий»
г. Ноябрьск
E-mail: Margo_Dim2020@mail.ru

**Научный руководитель
Панюта Оксана Александровна,**
преподаватель ГБПОУ ЯНАО
«Ноябрьский колледж профессиональных
и информационных технологий»,
г. Ноябрьск
E-mail: oxanaalexk@yandex.ru

СТРОЙКА 503 КАК МОЛЧАЛИВЫЙ ПАМЯТНИК ПРОШЛОГО

КРАЕВЕДЕНИЕ И ГЕОГРАФИЯ

В статье авторы поднимают одну из актуальных для современного Ямала тему – строительство дорог и железнодорожных магистралей. Источником для написания статьи стал снимок, на котором запечатлены фрагменты 503-й стройки ГУЛАГа – исторического памятника эпохи И.В. Сталина. Главная цель работы – привлечь внимание современной молодежи к памятнику прошлого, рассказать, как сложилась судьба различных участков Транссибирской магистрали, и показать значимость данных строек для развития Ямало-Ненецкого автономного округа.

УДК 930.85

In their article, the authors raise one of the topics that are relevant to modern Yamal – the issue of building roads and railways constructions. The source for writing the article was a photograph showing fragments of the 503rd building of the Gulag – a historical monument of the era of I.V. Stalin. The main goal of the work is to draw the attention of modern youth to the monument of the past, to tell how the fate of various sections of the Trans-Siberian Railway has developed and to tell about the significance of these construction projects for the development of the Yamalo-Nenets Autonomous District.

Ключевые слова

Сталинские стройки, ГУЛАГ, 501-я, 502-я и 503-я стройки, Западная Сибирь, Ямал.

Keyword

Stalinist construction sites, GULAG, 501st, 502nd, and 503rd construction sites, Western Siberia, Yamal.

Велика и труднодоступна Ямальская земля. Сколько интересного можно было бы увидеть, не будь транспортных труд-

ностей, подстерегающих путешественников. К сожалению, некоторые исторически важные объекты можно рассмотреть только с вертолета, как и добраться до них. Наше внимание привлекли снимки заброшенной железной дороги в Красноселькупском районе, сделанные с высоты. Настоящие паровозы и остатки строений до сих пор отчетливо просматриваются с воздуха, напоминая о великих трудовых подвигах наших соотечественников. Что это за место, причины строительства дан-

ного объекта, его значение для развития края? Какими способами можно туда добраться?

Мы решили изучить снимки самого сохранившегося участка стройки в районе реки Таз (депо Долгое), а также попытались оценить сталинское наследие в регионе.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОЛЯРНОЙ МАГИСТРАЛИ

Важность освоения Обдорского края и города Обдорска (Салехард) в этом процессе предвидел еще генерал-губернатор Г. Гасфорт в середине XIX века, который говорил: «о будущей роли Обдорска в освоении Ледовитого океана» [6, 408].

На реализацию масштабного проекта по строительству Трансполярной магистрали решились в 1947 году в связи с необходимостью (одна из официальных версий) транспортировки грузов северным маршрутом. Есть теория, что И.В. Сталин осознал опасность связи с Дальним Востоком только по одной железной дороге, которую в любой момент может разбомбить вражеская авиация, поэтому альтернативная, более удаленная от границы транспортная магистраль позволила бы сохранить боеспособность восточных рубежей нашей Родины. Третья теория «истинных мыслей Великого вождя» – создать крупную и защищенную станцию базирования наших подводных лодок в Западной Сибири.

Опыт Второй мировой войны показал незащищенность наших северных рубежей. Ряд территорий был заминирован, в том числе и участок Обской губы в районе островов Шокальского и Белого. «Мин на фарватере нет. Обская губа безопасна для судоходства», – рапортовал командованию после завершения операции 1 октября 2012 года командир оперативного морского отряда разминирования капитан первого ранга (ныне вице-адмирал) Олег Голубев» [3]. Поэтому при очевидной выгоды морского транспорта развитие сухопутного является важной стратегической задачей.

Стройка 501 начиналась у станции Чум и должна была пройти через Салехард до реки Пур. От Пура до Игарки уже развернулась 503-я стройка. В 501-й стройке больше использовали труд заключенных, чем в 503-й, где в основном работали вольнонаемные граждане. В рамках 501-й стройки удалось проложить большой маршрут, но и трудилось на ней большее количество людей.

Вопрос условий работы дискуссионный. Он не относится к теме данной работы, единственное хотелось бы отметить, что значительная часть осужденных, привлеченных к строительству, проходила «за кражу продовольствия. Это объясняется голодом 1946-1947 годов» [2]. Строителей снабжали питанием, поэтому к его качеству они не имели больших претензий. На стройке соблюдался восьмичасовой рабочий день. Как видно из воспоминаний строителей, основной проблемой был гнус и неприятности, связанные с заключенными, проходившими по уголовным статьям. «Смертность среди заключенных составляла менее 0,25 % в год от их общего числа» [2].

Судьбы 501-й и 503-йстроек тесно переплетены, а с 1952 года они были переданы общему Обскому управлению. В 1953 году, после смерти И.В. Сталина проект был сначала законсервирован, а впоследствии вообще свернут.

СТРОЙКА 503 – МОЛЧАЛИВЫЙ ПАМЯТНИК ПРОШЛОГО

Наибольший интерес у нас вызвала 503-я стройка, точнее, ее участок от пристани Сидельниково в сторону Ермаково, с ответвлением к депо Долгое и карьере. Свежие фотографии с этого участка мы можем рассмотреть и проанализировать. На снимке отчетливо видна брошенная на берегу баржа. На подобных плавсредствах к месту строительства в навигационный период подвозили грузы. На зиму баржи вытаскивали из воды до следующего лета. Сталин умер в марте, людей эвакуировали, а всю технику и эту баржу оставили на месте. На фотографии также виден крест, поставленный в память о погибших при строительстве людях.



Рис.1. Баржа

Очень интересны фотографии паровозов серии Ов (Ов-3821 и Ов-6154), еще дореволюционной постройки, которые в простонародье называли «овечка» (рис. 2). Для лучшей сохранности они прошли обработку специальной краской. Данную модель активно использовали при передвижении по новой дороге, так как они были значительно легче паровозов серии Э. Еще два паровоза были эвакуированы с данного участка и отреставрированы. Сейчас их можно увидеть в Музее военной техники УГМК в Верхней Пышме.

Сохранились здания, расположенные недалеко от депо, в которых жили рабочие. Само депо сгорело. Снег скрыл следы времени, и немного жутковато смотрятся все эти строения с воздуха без людей и признаков жизни. Мертвый поселок на мертвой дороге (рис. 3).



Рис. 2. Паровозы серии Ов и остатки вагонов



Рис. 3. Жилые здания вольнонаемных рабочих и администрации

Красиво и загадочно смотрится с воздуха железнодорожная развилка между депо Долгое и карьером. На рельсах стоят запыленные составы, напоминая об огромном труде здешних строителей.



Рис. 4. Развилка железнодорожных путей между депо Долгое и карьером

Масштабы 503-й стройки не столь внушительны, как

501-й. Людей здесь было задействовано меньше, да и протяженность полотна уступает. Сборник «СТРОЙКА № 503» (1947-1953 гг.) содержит свидетельства одного из рабочих. «В Ермаково и Игарке условия нашей жизни были лучше, чем у вольнонаемных рабочих. Еды хватало и кормили вкусно. Работа проходила по нормированному рабочему графику. Что еще нужно?» [5].

Из всего объема построенной железной дороги эксплуатируется только участок Дудинка – Норильск. Основная масса рельс с восточного участка была снята для нужд Норильского комбината. Вопрос о восстановлении этого участка железной дороги в ближайшее время не рассматривается. Зато интересен проект Красноселькупской администрации сделать из сохранившегося участка дороги музей под открытым небом и водить туда туристические группы. Место привлекает исследователей, в том числе и из Германии.

ПРИЧИНЫ ПРЕКРАЩЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ «МЕРТВОЙ ДОРОГИ»

Главной причиной прекращения строительства называют смерть И.В. Сталина в 1953 году. Однако возникает вопрос, почему забросили стройку, в которую были вложены такие колоссальные средства, насколько это было оправданно. Считается, что доставлять грузы в Норильск и обратно выгоднее морским путем, а открытие нефтегазовых богатств Ямала и Красноярского края еще не произошло. В стране началась борьба за власть, поэтому угроза внешнего вторжения отошла на второй план, да и развитие авиации достигло такого уровня, что удаленность новой дороги уже могла ее не спасти.

«В 1960-70-е годы руководство страны во главе с Брежневым, вопреки мнению многочисленных специалистов и Тюменского областного руководства, посчитало восстановление железнодорожной трассы нецелесообразным» [2].

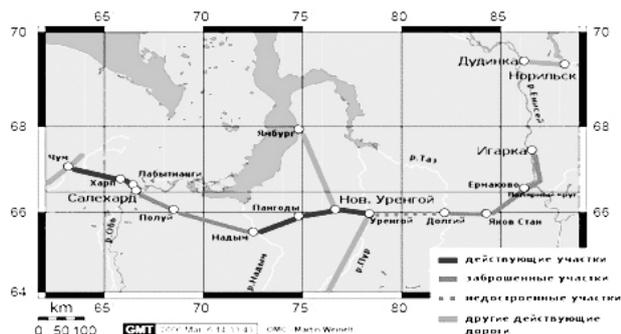
Дорога оказалась не совсем «мертвой». В 1966 году был возрожден полуразрушенный поселок Надым, который впоследствии превратился в город. В 1971-1978 годах был восстановлен участок железной дороги между Надымом и Новым Уренгоем. В 2018 году появились планы по возведению моста через Обь для связи города Лабытнанги и Салехарда, а также рассматриваются варианты постройки железной дороги Салехард – Надым в рамках так называемого «Северного широтного хода».

В 2021 году запланировано завершить строительство моста через реку Пур. Проект реализуется в рамках «Северного широтного хода». Самым сложным объектом в плане является строительство моста через реку Обь. Также предстоит модернизировать участок Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево. Требуется построить и два участка железной дороги: Салехард – Надым и Надым – Пангоды. Мост через реку Надым в рамках данного проекта был построен в 2015 году (таблица 1).

Идея строительства порта на Ямале также была ре-

Таблица 1.
Железная дорога Чум – Салехард – Игарка

Действующие участки	Заброшенные участки	Другие действующие дороги
Чум – Лабытнанги (501-я стройка)	Салехард – Надым (501-я стройка)	Сургут – Ноябрьск – Новый Уренгой
Надым – Новый Уренгой (501-я стройка)	Долгий – Янов Стан – Ермаково – Игарка (503-я стройка)	Новый Уренгой – Ямбург
Дудинка – Норильск (503-я стройка)		



лизована. Правда, построили его в другом месте. Сабета является крупным портом, где расположен крупнейший в России завод по производству сжиженного природного газа. В 2015 году там был построен аэропорт. Планируется также продлить железнодорожную ветку с Бованенково, но даты реализации проекта откладываются, сейчас уже на 2023 год. Эта дорога будет актуальна, если наша страна активно займется шельфовой добычей углеводородов в том районе.

СОЦПРОС: ТРАНСПОЛЯРНАЯ МАГИСТРАЛЬ И «СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД»

Нами был проведен опрос среди 126 студентов, проверяющий знание как современной истории развития региона, так и сталинских строек. Благодаря урокам литературы, аббревиатура ГУЛАГ у большинства оказалась на слуху, многие слышали о тяжелой судьбе заключенных в тот период времени, поэтому мнения по возможности использования труда заключенных на стройках разделились примерно поровну.

Всем участвующим в опросе нужно было ответить да/нет на следующие вопросы:

1. Слышали ли вы о какой-либо из строек: 501-я, 502-я, 503-я? (Слышали 10 % опрошенных.)

2. Слышали ли вы о ГУЛАГе? (Слышали 63 % опрошенных.)

3. Как вы относитесь к использованию труда заключенных при строительстве? (Положительно отнеслись 54 % опрошенных.)

4. Нужен ли мост через Обь в Салехарде? (Положительно к вопросу отнеслись 94 % опрошенных.)

5. Нужно ли прямое железнодорожное сообщение между Ноябрьском и Салехардом? (Да ответили 86 % опрошенных.)

6. Нужна ли железная или автомобильная дорога на восток, в сторону Красноселькупа и Норильска? (Утвердительно ответили 78 % опрошенных.)

Также предлагался и один открытый вопрос.

«Если появится «Северный широтный ход», как это скажется на развитии региона?» (Необходимость дороги признали 82% опрошенных.)

Целью этой части нашей работы являлось напомнить обучающимся о трудностях послевоенных строек и рассказать, что новое появилось на Ямале, что предстоит построить в ближайшем будущем, а также построить прогнозы, как эти изменения скажутся на развитии Ноябрьска.

В ходе работы мы изучили различные материалы, нашли ряд противоречий в них (например, остатки судна на реке Таз кто-то ассоциирует с баржей, кто-то с паромом). При изучении этого вопроса по контурам судна установили его принадлежность к барже, которая в принципе могла выполнять и функции парома. Нашли много мнений, объясняющих причины начала строительства и причины его окончания. Расходятся взгляды и на решение по свертыванию строительных работ. Кто-то считает, что это было мудрое решение, так как альтернативный морской транспорт дешевле, а на строительстве погибло много людей. Кто-то находит это решение неразумным на той стадии готовности железной дороги, когда было принято решение о прекращении работ на ней, да и данные о жертвах считаются завышенными.

При исследовании современного состояния бывшей 501-й стройки мы были удивлены, как много удалось восстановить и построить заново. Результат не заставил себя ждать, округ стал развиваться более быстрыми темпами. Это видно даже в темпах жилищного строительства в городе. Люди снова стали приезжать на Ямал, а те, кто уехал, возвращаться.

Реалии сегодняшнего дня требуют восстановить дорогу частично, чтобы повысить эффективность использования природных богатств округа. Многие месторождения не осваиваются из-за невозможности транспортировки углеводородов с их территории. Сказать о возрождении 502-й стройки сложно, так как порт и дорога

расположились в стороне. Однако идея оказалась верной, и сейчас она реализуется в соответствии с современными потребностями.

Самая трагичная судьба оказалась у 503-й стройки. Без завершения 501-й она не имеет смысла. Исходя из статьи, размещенной на сайте РЖД, может быть и этот проект возродится. «Сегодня интерес к железнодорожному строительству в районах Севера вновь возрастает. И возрождение «мертвой дороги» Салехард – Игарка, как составной части Приполярной магистрали от Воркуты до Уэлена (с продолжением на Аляску через тоннель под Беринговым проливом), может стать важным звеном в создании межконтинентальных транспортных коридоров Евразии» [1].

Из данного документа видно, что мечты, озвученные еще царскими учеными, мечты, которые не удалось осуществить «голодному» народу СССР после войны, наконец начали оживать. Давайте и мы с вами немного помечтаем о прекрасном будущем Ямала, а заодно и севера всей Сибири, помечтаем о железной дороге, которая, возможно, сможет добраться и до Аляски.

Фотографии из личного архива Панюты О.А.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. «Брошенная дорога» Салехард – Игарка. // РЖД.

ру [сайт] – 2020. – URL: https://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5164& (дата обращения 16.03.2020).

2. Гриценко В. Ямальский ГУЛАГ: история «мертвой дороги». Арзамас. Курс № 71. Открывая историю: Ямал. [сайт] – 2020. – URL: <https://arzamas.academy/materials/1762> (дата обращения 16.03.2020).

3. Ермаков И. Эхо войны в Обской губе. Сегодня. 2017. № 169 (4460). [сайт] – 2020. – URL: <https://tumentoday.ru/2017/09/14/eho-vojny-v-obskoj-gube/> (дата обращения 16.03.2020).

4. «Северный широтный ход». Википедия – свободная энциклопедия [сайт] – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%88%D0%B8%D1%80%D0%BE%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%85%D0%BE%D0%B4#/media/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Transpolar_magistral_map.png (дата обращения 16.03.2020).

5. Филонцев В.Н. Трансполярная магистраль – самая бесполезная стройка Сталина. Побетони.ру [сайт] – 2020. – URL: <https://pobetony.ru/poleznye-stati/transpolyarnaya-magistral-samaya-bespoleznaya-strojka-stalina/>

6. Ямал: Грань веков и тысячелетий. Издана по заказу администрации Ямало-Ненецкого автономного округа / под ред. Пермякова В.А. – СПб: Русская коллекция, 2000. – С. 656 – ISBN 5-901440-01-3.