

Антон Викторович Кротов
По «Мёрвой дороге»

Пешком по заброшенной железной дороге Надым — Салехард
в 1998 году



Антон Кротов

**По «Мёрвой дороге».
Пешком по заброшенной
железной дороге Надым –
Салехард в 1998 году**

«Издательские решения»

Кротов А. В.

По «Мёрвой дороге». Пешком по заброшенной железной дороге Надым – Салехард в 1998 году / А. В. Кротов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-856926-5

В книге описано путешествие друзей из Академии вольных путешествий пешком по рельсам стройки сталинских времён — трансполярной магистрали Надым — Салехард, совершённое нами летом 1998 года. С фотографиями из похода.

ISBN 978-5-44-856926-5

© Кротов А. В.
© Издательские решения

Содержание

История магистрали	6
В наше время	8
Участники поездки	9
От Москвы до Тюмени	11
Конец ознакомительного фрагмента.	13

По «Мёрвой дороге» Пешком по заброшенной железной дороге Надым – Салехард в 1998 году

Антон Викторович Кротов

Фотограф Антон Кротов

Фотограф Олег Костенко

© Антон Викторович Кротов, 2017

© Антон Кротов, фотографии, 2017

© Олег Костенко, фотографии, 2017

ISBN 978-5-4485-6926-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

История магистрали

Многие помнят, с каким энтузиазмом, в начале 1980-х годов, советский народ воспринимал известия о строительстве БАМа. Ударная стройка... кратчайший выход к тихоокеанским портам... дорога к новым месторождениям... Но немногие знают, что у БАМа был своеобразный северный двойник – Трансполярная магистраль, железная дорога Чум – Салехард – Игарка, ударными темпами строившаяся в 1949—53 годах и так же быстро позабытая в последующую эпоху.

Победоносно завершив вторую мировую войну, Сталин заблаговременно начал готовиться к третьей. Советскому Союзу нужен был глубоководный порт в центре страны, недоступный авиации и флоту противника. Все существующие порты – Мурманск, Ленинград, Владивосток и другие – находились слишком близко к границам страны и были уязвимы. Новым «стратегическим» портом должна была стать Игарка, городок в нижнем течении Енисея, удалённый на тысячи километров как от военных баз потенциальных врагов, так и от наших собственных железных дорог и коммуникаций.

Новая железная дорога, которая и получила название Трансполярной магистрали, должна была связать Игарку с железнодорожной системой страны. Кроме «стратегической», у дороги было ещё две вполне гражданских задачи: облегчить вывоз продукции Норильского никельного комбината и дать работу сотням тысяч заключённых, переполнивших лагеря и тюрьмы после окончания войны.

Железная дорога строилась очень быстро. Сперва был закончен 200-километровый участок от ст. Чум (на линии Котлас – Воркута) до ст. Лабытнанги (на левом берегу Оби, напротив Салехарда). Далее Обь и Енисей разделяет тысяча километров безлюдных просторов тундры. Там и началось основное строительство. В 1949 г. от Оби и от Енисея навстречу друг другу потянулись колонны заключённых. Западная часть – 501-я стройка ГУЛАГа. Восточная часть – 503-я.

Дорога строилась однопутной, с разъездами через 10—15 километров. Мосты через Обь и Енисей не возводились. Летом их должны были заменять паромы, зимой «льдянка» – железнодорожный путь, прокладываемый по льду. «Льдянка» через Обь существовала несколько зим – до 1953 года; лёд специально укрепляли для этого, вмораживали брёвна, шпалы, поливали водой. Через остальные, более мелкие реки и ручьи строились мосты, преимущественно деревянные.



Отсыпка была песчаной, и её потихоньку размывали дожди. Шпал, вероятно, не хватало: кое-где одна шпала приходится на метр пути, а то и полтора. Не хватало и новых рель-

сов. Поэтому здесь, на Трансполярной, использовались старые рельсы, уже отслужившие свой век на других железных дорогах. Даты – 1937... 1916... 1904... 1892 год... Большая часть – так называемая демидовская сталь начала века. Использовали и немецкие трофейные рельсы.

Примерно через каждые пять километров строился лагерь. Несмотря на огромное количество гнуса (летом) и жестокие морозы (зимой) строительство двигалось быстро. За невиданно короткий срок было уложено более 900 километров стального полотна. Кажется, недалёк тот день, когда две ветви одной дороги – 501-я и 503-я – соединятся.

Ждали праздничного «золотого звена». Но... Сразу после смерти Сталина, в 1953 году, «стройка века» была прекращена, лагеря расформированы, а уже готовые участки дороги просто списаны за ненадобностью. Почти тысяча километров пути между Обью и Енисеем, мосты, разъезды, и лагерные посёлки остались брошенными в тундре. Паровозы и вагоны западной части магистрали успели вывезти на Большую землю через Салехард, а вот на восточной, 503-й, стройке они осели в тундре навсегда.

В наше время

Дальнейшая судьба разных участков дороги оказалась различной.

Головной участок – 200-километровая ветка Чум – Лабытнанги – действует и сейчас, ходит здесь 1—2 поезда в день. Архаические семафоры и деревянные мосты этого участка знакомы всякому, кто бывал на Полярном Урале. Кстати, лагерь на ст. Харп тоже действует и поныне.

Участок Надым – Пангоды – Коротчаево пребывал в запустении недолго и был восстановлен в 1970-х годах: шло освоение нефте- и газоносного Севера. Но вечная мерзлота даёт знать о себе: дорога «проседает», телеграфные столбы наклонены в разные стороны, как пьяные, поезда здесь ходят со скоростью не выше 25 км/час.

А вот между этими условно действующими участками – совсем другая картина. На 330-километровом участке Салехард – Надым в течение почти сорока лет хозяйничали лишь связисты, на дрезинах объезжавшие линию связи, проложенную параллельно железке. Шли годы, вечная мерзлота перекашивала рельсы, выгибала мосты, дожди размывали насыпь, и путешествия связистов превращались в этакое железнодорожное «Кэмэл трофи», которое и не снилось машинистам центральной России.

Некоторые мосты со временем сгнили или сгорели, и связисты проезжали по двум одиноким рельсам, качающимся над рекой. Там, где не оставалось и такой возможности – использовали деревянный плот-паром. Где-то рельсы недопустимо расходились – там связисты стягивали их... проволокой; где-то, напротив, вставляли деревянные распорки. Там, где размывало насыпь, подкладывали под шпалы пустые бочки из-под горючего или целые пирамиды из шпал. Кое-где путь приходил в совершенную негодность, и связисты заменяли рельсы... досками, приколачивая их к шпалам. Такие же доски – для увеличения трения – привязывали к рельсам там, где возникал недопустимо крутой уклон. Нам встречались участки по 10—20 метров, отремонтированные таким топорным способом.

Около 1988 года огромный пожар прошёл по тундре. Огонь распространился на сотни километров, подумывали даже об эвакуации города Надым, но всё обошлось. Пожар уничтожил многие деревянные мосты, лагерь, деревянный вокзал на реке Танопче, искорёжил рельсы. Во многих местах от мостов остались только рельсы, висящие над водой (деревянные опоры мостов сгорели, шпалы тоже сгорели, а металлические конструкции, где они были, ухнули в реку). Удивительно, но даже после этого связисты, кое-как починив дорогу, продолжали ездить по ней, хотя это становилось всё труднее.

В 1989 году одна группа велосипедистов, переделав велосипеды в трёхколёсные «рельсовые катамараны», прошла своим ходом от Енисея до Оби (о чём мы прочли в журнале «Турист» N 7, 9, 10 за 1990 год). Вероятно, они были последними путешественниками, одолевшими великий путь по рельсам. Вскоре после этого линию связи упразднили, и движение дрезин на линии Салехард – Надым прекратилось навсегда. А в 1991 году первые 92 километра рельсов, начиная от Салехарда, собрала и вывезла какая-то фирма, позарившаяся на ценную демидовскую сталь.

Остатки дороги поглощает тундра¹.

¹ Есть сейчас и проект восстановления ж.д. участка Надым – Салехард на деньги «Газпрома». Может быть, как-нибудь и починят, с современными технологиями. – Прим.2017 г.

Участники поездки

Весной 1997 года проходили автостопные «Гонки мудрости» Москва – Салехард. Будучи в Салехарде, мы узнали много нового о 501-й стройке. Поскольку в мае тундра была покрыта снегом, походить пешком нам не удалось. Об этом я написал в отдельном повествовании.

Тогда и было решено когда-нибудь вернуться на Север и пройти пешком весь участок Надым – Салехард. Пеший маршрут был запланирован на первую половину августа 1998 года.

В путешествии участвовали: (1) Андрей Винокуров (известный читателям по книге «Вперёд, к Магадану!», побывавший также в Средней Азии, на Кавказе и ещё много где); (2) Олег Костенко (фотограф и байдарочник очень большого роста – 196 см); (3) Гриша Чарушин (один из бывших сотрудников газеты «Вольный ветер»); (4) Роман Равве (неожиданно присоединившийся к нам человек из Киева); и (5) автор этих строк.



Антон Кротов на маршруте (дорожный знак – для зимника)

Несколькими днями позже вслед за нами вышли в путь двое питерцев – (6) Костя Шулов (участник Гонок мудрости Москва – Салехард) и (7) ALeXY. Эта двойка проделала большую часть пути самостоятельно и встретила нас только в конце путешествия, о чём будет написано особо.

Перед выходом на восток, мы назначили две «стрелки». Первая – 28 июля, в 10.00, на ж.д. вокзале Тюмени; вторая – 2 августа, в 10.00, на ж.д. вокзале города Новый Уренгой. Далее, уже вместе, мы планировали достичь Надыма, пройти пешком 330 километров

по заброшенной «железке», прибыть в Салехард не позднее 17 августа, а оттуда вернуться домой.

Продукты на долгий путь мы закупили ещё в Москве. На старте наши объёмистые рюкзаки содержали такие продукты: гречку, рис, овсянку, сахар, шоколад, конфеты, тушёнку, сгущёнку, топленое масло, сухое молоко, чай, хлеб (на первое время) и сухари (на потом). Любители соли взяли и её.

Мы выехали на восток в следующей комплектности: я ехал с Андреем, Гриша с Олегом, Роман-киевлянин самостоятельно, питерцы парно и несколькими днями позже.

От Москвы до Тюмени

От Москвы до Тюмени все ехали разными маршрутами. Мы в паре с Андреем Винокуровым добирались самым длинным путём – через Саранск, Оренбург, Орск, Челябинск, Екатеринбург. Некоторые участки пути мы проделали по железной дороге, некоторые – авто-стопом. Самый научный случай произошёл с нами на участке Орск – Екатеринбург: мы повстречали бабу-путешественницу, о чём и рассказано ниже.

Орск – город посреди степей, куда мы прибыли жарким июльским днём, оказался велик и растянут. Разбросанные уголки города соединяли лишь трамвайные линии. Первым делом мы, сев на трамвай, направились на вокзал – проверить расписание на Айдырлю – Карталы – Челябинск.

На ж. д. вокзале Орска нас ожидала неудача – электричка на Айдырлю пропала, причём, вероятно, навсегда... На север, по направлению на Айдырлю – Карталы – Челябинск, осталось лишь три пассажирских поезда в сутки.

Начальница поезда N 618 (Орск – Челябинск) стойко выполняла свои служебные обязанности по неподвозу зайцев. Все наши попытки подсесть в поезд хотя бы до Карталов не привели нас к успеху. Бродившая рядом хромая бабка в красной фуфайке и с кошёлкой в руках, пытающаяся уехать сходным образом, также была отвергнута. «Ничего, ребята, в пять утра пойдёт магнитогорский поезд, он всех возьмёт!» – обнадёжила нас бабка, но мы решили не дожидаться следующих поездов и отправились на товарную станцию.

Грузовая станция оказалась недалеко. Вдалеке мы увидели скопление чего-то оранжевого и подошли к нему. Это оказались рабочие-путейцы, человек двадцать. Мы рассказали о наших путешествиях, а нас угостили чаем. В ходе рассказа путейцы разделились во мнениях: одни уверовали, что я ловкий врун, другие, наоборот, позавидовали мудрейшей жизни; одни уверовали, что мы вскоре уедем, другие, наоборот, утверждали «да кто вас сейчас возьмёт» и т. д. Споры такого рода прервал появившийся локомотив, цепляющийся к товарному поезду на Карталы.

Мы отправились к машинисту, сопровождаемые одним из рабочих.

Машинист, мужичок казахской внешности, отказался нас брать. «Ничего, уедете на следующем», – успокаивал один из путейских рабочих. Андрей помышлял так же. Но я был сторонником немедленного уезда. Мы полезли в один из пустых товарных вагонов и затихли в ожидании отправления.

Долго ждать нам не пришлось. Послышались шаги и стук чего-то об металл.

– Эгэ-эй!

Мы, затаившись, промолчали.

– Анто-он! Вылезай, машинист передумал!

Мысленно ругаясь, мы вылезли из вагона, и, несколько испачканные, предстали перед нашим заступником-путейцем.

– Он подумал, что это какие-то бичи, – объяснил путеец, указывая на локомотив. – Садитесь в заднюю секцию, только не высывайтесь на станциях.

Поблагодарив путейца за сотрудничество, мы поднялись в заднюю кабину, и через некоторое время уже неслись с большой скоростью на север, в сторону узловой станции Карталы.

* * *

Железнодорожный вокзал Карталы был велик и заполнен народом. Мы расположились на полу за какой-то картонной стенкой, отделявшей зал ожидания от умывальника, и так додремали до раннего утра. А часов в пять холодная, пустоватая электричка увезла нас дальше на север.

В пути, уже под Челябинском, по электричке прошуршали контролёры.

– Билетики ваши, молодые люди!

– Коллеги ваши, в Тюмень едем, – сонно отвечал я, разворачивая «Сопроводительное письмо».

Не читая оно, контролёры утратили интерес к нам и отправились дальше.

Вот и Челябинск. Толкучка на привокзальной площади. Сегодня праздник – День продавца или что-то в этом духе. На площади играет военный духовой оркестр, рядом играют в волейбол местные команды, у вокзала стоит штук восемь жёлтых бочек с квасом и продавцы оно, а рынок закрыт. Сквозь забор видно, что там раскладывают какую-то еду по столам, видимо, для своих: отмечают День продавца.

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.