

ВНИМАНИЕ!

Управление просмотром презентации осуществляется с клавиатуры:



- «просмотр вперед»



- «просмотр назад»



- «выход из презентации»

СПАСИБО!

501 – **дорога**

Фотоальбом

12 июня – 22 июня 2002 г.

©2002 **Д.Чернов, И.Бевзенко**

ЧТО ТАКОЕ 501-дорога

В апреле 1947 года Сталин принял решение начать в устье Оби на 60-й параллели строительство крупнейшего на Севере морского порта и прокладку к нему из района Воркуты железной дороги. Работы, главными исполнителями которых были заключенные (в том числе - бандиты, коллаборационисты с немецко-фашистскими захватчиками из Украины, Прибалтики и т.п.), развернулись с места в карьер. Труднейшие геологические и климатические условия не помешали уже к концу 1948 года пустить поезда на 200-километровом участке дороги, пересекавшем отроги Полярного Урала от станции Чум до поселка Лабытнанги на берегу Оби. Однако, дальнейшая реализация грандиозного плана застопорилась, - в разгар строительства выяснилось, что в новый порт не смогут заходить океанские корабли. Обская губа здесь слишком мелководна.

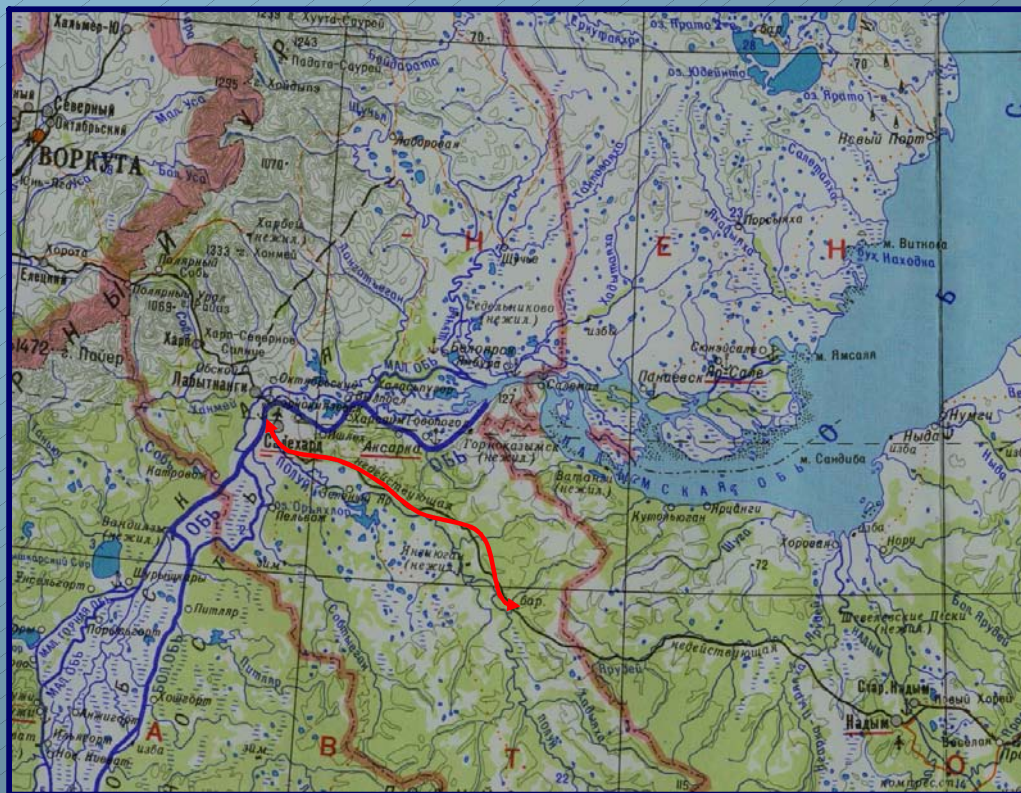
В один из январских дней 1949 года Сталин собрал особое совещание, в котором помимо него участвовали Берия и Френкель - начальник ГУЛЖДС (Главного управления лагерей железнодорожного строительства). Было решено - перенести главный порт Северного морского пути из устья Оби в Игарку на Енисей и начать строительство железной дороги от Оби до Енисея - Салехард - Игарка с перспективой ее продолжения в последующем дальше на восток. Участок Салехард-Надым-Пур был назван 501-стройкой, а далее до Игарки - 503-стройкой. Итого, 1200 километров по тундре и болотам.

Наступил март 1953 года. К этому времени из полутора тысяч километров трассы от Воркуты до Игарки более чем на 700 километрах были уложены рельсы и открыто движение поездов (а от Салехарда до Надыма ходил раз в сутки даже и пассажирский поезд). Вдоль трассы уже построили десятки станций, разъездов, поселков; оборудовали депо, мастерские... Сумма затрат на это строительство перевалила за 260 миллионов рублей. Через несколько дней после смерти Сталина из Москвы пришло распоряжение - полностью прекратить все работы на дороге. А вскоре вслед за этим последовало указание о срочном вывозе людей, материальных ценностей и консервации строительства.

Однако когда специалисты подсчитали, во что обойдется эта консервация и последующее сбережение всего уже построенного на трассе, полученное девятизначное число ежегодных затрат породило в "верхах" новое решение: строительство ликвидировать. Что могли, вывезли на "Большую землю", основная же часть построенного осталась беспризорно пропадать в тундре. И до сих пор в этих местах можно обнаружить, среди разросшихся деревьев, рыжие от ржавчины паровозы и вагоны, обветшавшие бараки бывших лаггородков, окруженные "паутиной" колючей проволоки, покосившиеся семафоры, и двойную нить рельсов, неверной, деформированной строчкой прочертивших тундру с запада на восток...

Летом 2002 г. мы решили пройти 100-120 км. по этой дороге от Салехарда и обратно.

МАРШРУТ ПРОЕКТА

































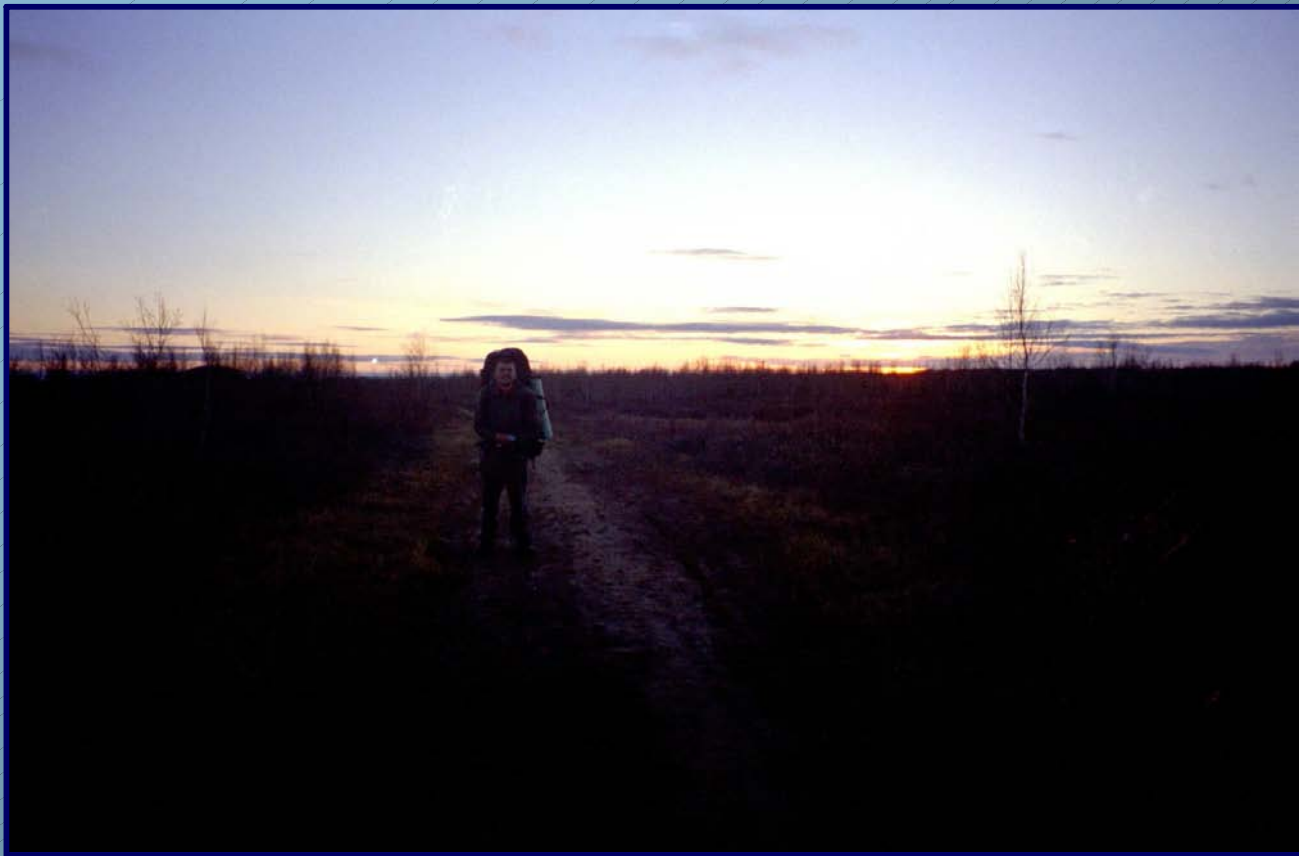






























































































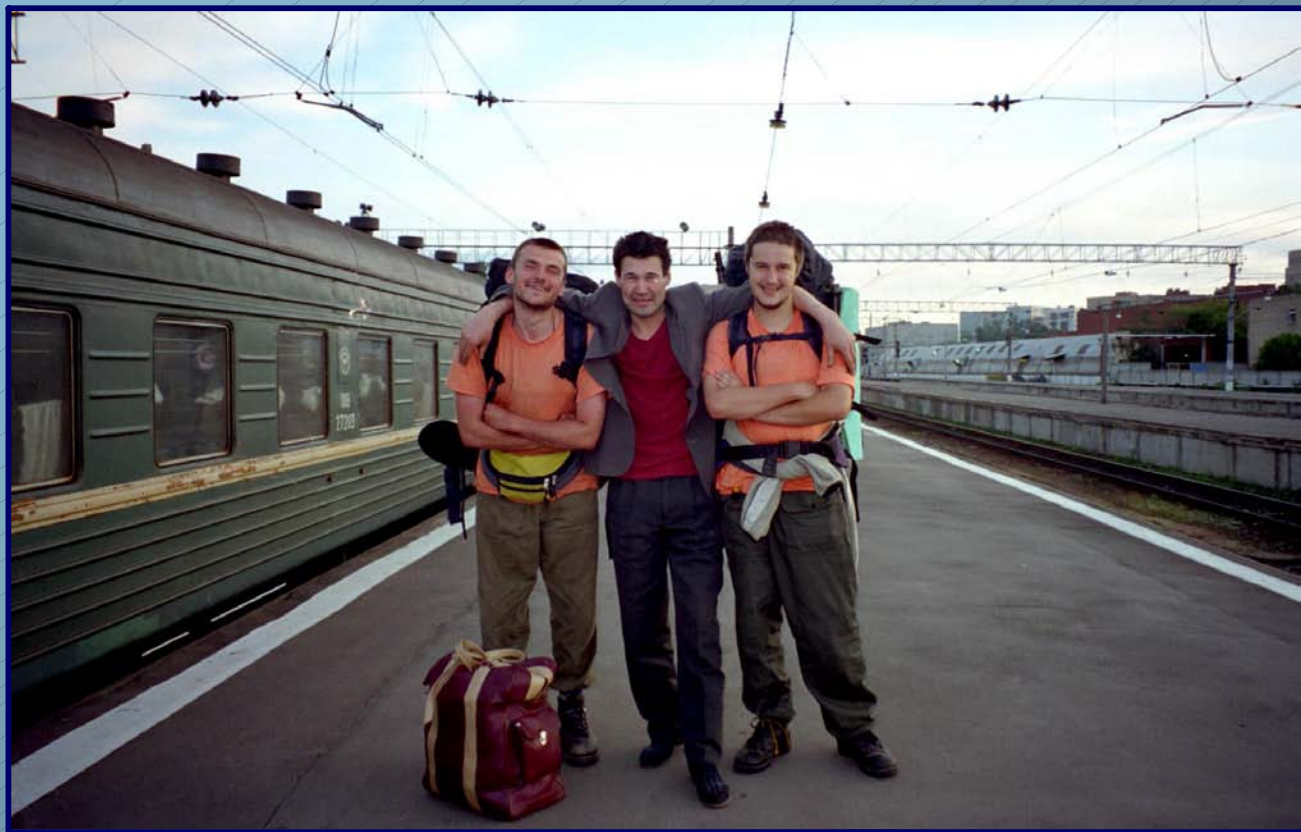












КООРДИНАТЫ

Дмитрий Чернов

E-mail: chernov@mail.ru

Игорь Бевзенко

E-mail: bevzenko@gmail.com

УДАЧИ!