

СЕВЕРО-ПЕЧОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ



Развитие Севера, разработка угольных и нефтяных месторождений бассейна реки Печоры - одна из важнейших задач, которая стояла перед страной в 30-е гг. 20 века. Решение ее должно было обеспечить топливом Северный морской путь, Мурманский округ и Северный Край. Отпадала необходимость возить донецкий уголь и бакинскую нефть в Северные и Северо-Западные районы страны, в порты Балтийского, Баренцева и Белого морей.

Для того, чтобы поставить богатства Севера на службу Родине, в октябре 1937 года правительством СССР было принято решение о строительстве Северо-Печорской железной дороги протяженностью 1600 км. Ввод в эксплуатацию предполагался в 1945 г.



Строительство предусматривалось через населенные пункты Кноша, Вельск, Котлас, Княжпогост, Кожва, Абезь, Воркута.

Планировалось, что по ж.д. будут перевозиться 4 млн. тонн лесных грузов, 800 тыс. тонн нефтепродуктов, 750 тыс. тонн угля, 300 тыс. тонн прочих грузов. Общий грузооборот дороги планировался в пределах 7 млн. тонн.

Для ускорения строительства Северо-Печорской магистрали на участке Кожва-Воркута было принято решение о создании строительной организации Печжелдорстрой («Печорстрой»). Строительство дороги развернулось одновременно с шести точек: Кожвы, Костью, Усы, Абези, Сивой Маски и Сейды.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Строительство дороги стояло на особом контроле Госкомитета Обороны. Было прекращено строительство железных дорог на Дальнем Востоке, в Карелии, вывозилось железнодорожное оборудование из прифронтовых областей. Значительная часть оборудования, строительной техники, специалистов направлялась на Север, в Печорский бассейн.

Карта Северо-Печорской ж. д



Четыре лагерные структуры ГУЛАГа занимались на территории Коми железнодорожным строительством – Северный и Северо-Печорский лагеря строили магистраль Котлас-Воркута (1938-1950 е гг.). В 1941-1942 гг. строительство дороги Воркута – Хабарово начал Заполярный лагерь. В 1947-1949 гг. для строительства дороги Чум-Лабытнанги было создано Северное управление лагерей железнодорожного строительства с центром в п. Абезь. В 1940-1942 годы это были самые крупные по численности заключенных лагеря в Коми АССР (100-150 тысяч человек).

Во второй половине 1941 года на трассе Кожва-Воркута работало, кроме заключенных ГУЛАГа, около 30 тыс. чел., 16 экскаваторов, 46 тракторов, 1050 автомашин, десятки свайных машин и агрегатов. На строительстве дороги старались внедрить скоростные методы труда, четко организовать работу, умело использовать машины и механизмы.



Дорога строилась по облегченному варианту. Для ускорения работ и оперативного руководства на трассе было организовано 21 строительное отделение. Отделения вели отсыпку и укладку полотна одновременно на юго-запад и северо-восток, навстречу друг другу.

Вдоль пути строилась автолежневая дорога - одноколейная, с разъездами через 1-1,5 км.

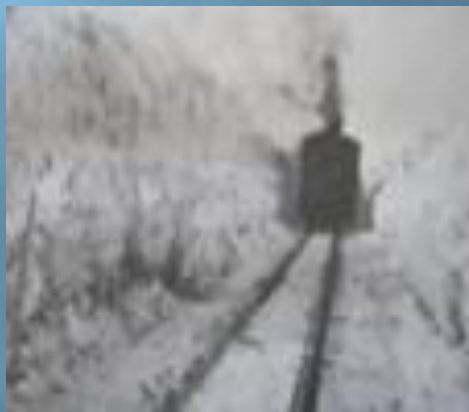
Строительство мостов было наиболее сложным. Требовались металлические конструкции общим весом до 20 тыс. т. Металл был необходим фронту, и мостовики нашли выход :они устроили в русле реки дополнительные деревянные опоры и сооружали комбинированные мосты, заменив их металлические фермы деревянными.

Лежневая дорога



Для скорейшего завершения Северо-Печорской ж.д. правительство страны принимает решение демонтировать металлоконструкции строившегося в то время в Москве Дворца Советов, а также один из мостов через канал Москва — Волга. Этот металл использовался для строительства мостов. Строительство дороги шло невиданными темпами.

25 декабря 1941 г. паровоз серии «ОВ» № 5831 ласково в народе называемый «овечка» вышел из Печоры на Север, в черную полярную ночь, сквозь пургу и заносы. Блокадному Ленинграду нужен был уголь. Не было водонапорных башен — воду для котлов топили из снега. Усталость была смертельной, но упорно двигались вперед! 28 декабря 1941 года паровоз пришел в Воркуту.



Первый воркутинский уголь. (Пыстин М.С .
«Северная магистраль». - Сыктывкар, 1990.
— 96 с.)

В декабре 1941 года закончилась укладка железнодорожного пути, и открылось рабочее движение поездов по всей дороге Котлас - Воркута. Пропуск поездов в районе Котласа сдерживало отсутствие моста через реку Малую Северную Двину. Мост имел огромное военно-стратегическое значение. Темпы, которыми строили мост, поражают и сегодня. Он был построен фактически за одну зиму 1941 - 1942 годов, в дальнейшем он только реконструировался. До декабря были проведены подготовительные работы: построены подъездные пути, сооружены насыпи и выемки, проведены кессонные работы. К сооружению постоянного моста приступили в декабре 1941 года.

Железнодорожный транспорт.- № 10, 2005 .- С. 77)

фото <http://kotlasmuseum.ru>



Газета «Правда» писала, что строительство Северо-Печорской железной дороги «это повесть о героизме, самоотверженности, трудовой доблести советских людей». Все понимали, что каждая тонна угля, доставленная в Москву, Ленинград – это сотни и тысячи спасенных жизней!

В декабре 1942 г. печорстроевцы на собранные средства закупили 800 тонн угля и отправили его в блокадный Ленинград. Газета «Ленинградская правда» 9 декабря 1943 года писала:» Мы, ленинградцы, помним в ряду многих суровых блокадных дней, радостный день, когда через Ладогу, сквозь окружающее город вражеское кольцо, к нам прибыли первые эшелоны с углем. Этот уголь нам вдвойне дорог: и как топливо, и как знак любви».

Первый поезд Печорской ж.д. паровоза.

Свидетельство машиниста

(Фото из фондов Котласского



(фото:<https://realt.onliner.by>)

К концу 1942 г. было закончено строительство железнодорожного моста через Печору, который соединил берега великой северной реки. Мост был построен в невиданно короткие сроки. Голод, трескучие морозы, отсутствие жилья, изношенная одежда, нехватка строительных материалов не сломили волю людей.

На дороге издавалась многотиражная газета «Печорская магистраль».

Работа дороги входила в постоянный режим. 4 июня 1942 г. было образовано Управление Северо-Печорской ж.д. в г. Котлас.

Несмотря на экстремальные условия строительства и организации движения поездов, тяжелые условия военного времени, работники ж.д. мужественно выполняли задачу по обеспечению связи Севера с центром страны. Отсюда шли уголь, нефть, нефтепродукты, лесоматериалы.

После сдачи ветки Коноша – Воркута был утвержден план работ по обеспечению пропускной способности 12 пар поездов в сутки. Это: досыпка грунта, балластировка пути, ликвидация обходов, строительство станционных сооружений, бытовых помещений, систем водоснабжения.

Мост через Малую Северную Двину. Строительство. (Фото из фондов Котласского краеведческого музея. <http://kotlasmuseum.ru/index.html>)



Барабанов В. А., начальник
Управления Печжелдорстроя
(kotlaslib.aonb.ru)



Руководство Управления
Печжелдорстроя



Железнодорожная линия Печора-Воркута была принята в постоянную эксплуатацию и 10 июля 1950 г. была включена в состав Печорской железной дороги.

Для улучшения транспортного сообщения со столицей Коми, началось строительство линии Микунь – Сыктывкар.

В июле 1959 года Печорская ж.д. дорога была передана в состав Северной ж.д. К этому времени на ней были построены новые линии: Коноша – Вельск (104 км), Чум-Лабытнанги (195 км).

**Станция Лабытнанги. (Журнал
Промышленный тр-т № 1 2012 г. с.64)**



Ценой титанических усилий железная дорога была проложена через реки, тайгу, болота в Заполярье, богатую углем Воркуту. Железнодорожные пути надежно связали Крайний Север и Центральную Россию.

Строительство железной дороги оживило район Крайнего Севера. Было образовано 3 промышленных района: Воркутинский, Ухтинский, Сыктывкарский.

Район Коми АССР благодаря железной дороге стал индустриальным регионом страны.

