

12 КОЛЕСО ИСТОРИИ

2 июля - 8 июля № 25 {8415}

Северная
магистраль

Край новый, неизведанный...

Строительство Северо-Печорской железной дороги в воспоминаниях узников ГУЛАГа НКВД (1930-1940-е годы)

Воспоминания

Андрей Чукарев,

д.и.н., профессор

*Братья! Вы наши плоды пожинаете!
Нам же в земле истлевать суждено,
Всели нас, бедных, добром поминаете
Или забыли давно?*

Н. Некрасов
«Железная дорога»

Северо-Печорская железная дорога, соединившая Заполярье с Московско-Ярославско-Вологодской колеей, имеет огромное экономическое значение для нашей страны. Функционирует эта трасса уже более 68 лет, соединяя самую северную «кочегарку» России - Воркуту с ее центральными областями. Большое значение эта линия имела в годы Великой Отечественной войны, снабжая воркутинским углем многие промышленные предприятия центральных областей Советского Союза, а также осажженный Ленинград. Кроме того, топливо, добываемое шахтерами из подземных кладовых Воркуты, давало возможность работать в 1942-1945 годах значительной части железнодорожного транспорта северного региона.

Построенная в основном в годы войны Северо-Печорская дорога имеет предысторию. Первый ее участок - линия Су-соловка - Котлас, давший выход от Вятки на Северную Двину, сооружен в 1899 году. Далее дело заглохло на несколько десятилетий.

В конце 1920-х - начале 1930-х годов перед советским государством встала задача освоения северных территорий страны. Это требовало прокладки железной дороги от Котласа через Княж-Погост и Ропчу на Воркуту. Колея должна была проходить по вечной мерзлоте и практически необжитым местам, без надежды завербовать строителей. Положение облегчалось тем, что уже в 1930-е годы на подобных стройках широко привлекался труд заключенных. В первой половине 1930-х годов многие железнодорожные стройки вело ГУЛАГ НКВД СССР, благо в его распоряжение начавшиеся индустриализация и коллективизация давали практически неограниченное количество даровой рабочей силы.

Возведение Северо-Печорской магистрали началось в 1930-е годы. После завершения разведочных работ в июне 1931-го на Крайний Север прибыли будущие строители же-

лезной дороги - в основном узники Севжелдорлага, который должен был вести трассу от Котласа до реки Печоры и Печорлага (не путать с промышленным Ухтпечлагом), возводившим колею от Печоры до Воркуты. Так из тундренных и таежных пучин подымались сотни средних и маленьких островов ГУЛАГа. На ходу создавалась и новая организация Архипелага: лагерные управления, лагерные отделения, лагерные пункты и участки (они же «командировки» и «подкомандировки»), Позднее здесь основали поселок Усть-Воркута. Отсюда в 1933-1934 годах проложена узкоколейка, связавшая воркутинский рудник, где уже начали добывать каменный уголь, с Большой Землей. Это была первая железная дорога не только в Коми, но и в мире, построенная на вечной мерзлоте. Благодаря ей стала возможной промышленная эксплуатация Печорского угольного бассейна.

Для освоения богатого потенциала северных районов требовалось большее развитие железнодорожного транспорта, предназначенного для вывоза печорского угля, как в северные, так и центральные районы страны. Поэтому правительство СССР возвело эту проблему в разряд «ударных», поставив задачу строительства ширококолейной дороги на Крайний Север. Этот вопрос начал разрабатываться еще в первой половине 1930-х годов, в период форсированной индустриализации Советского Союза. За основу «нормальной» колеи был взят проект академика

И. Александрова, разработанный в 1934 году. Постановлением СНК СССР от 28 октября 1937 году утверждено направление Северо-Печорской магистрали.

Однако изыскательские работы продолжались. Еще летом 1937 года выполнялись полевые изыскания, в результате которых было уточнено направление трассы: она проходила от Воркуты через Инту и Котлас в сторону Коноши через Вельск и из Котласа, таким образом, открывался второй путь к существующей сети по линии Котлас - Вятка, построенной еще в 1899 году.

В 1938-м на трассе к северо-востоку от Котласа до селения Кожва (на реке Печоре) работала экспедиция Харьковского института «Транспроект», возглавляемая Б. Левиным, а затем - В. Петровым; от Кожвы до Воркуты и от Коноши до Котласа изыскания вели экспедиции Лентранспроекта соответственно под руководством А. Константинова и Т. Татаринцева.

В связи со специфическими особенностями проектирования земляного полотна экспедиции разработали технические условия на производство земляных работ. Было решено сохранить в верхних слоях грунта соответствующий режим вечной мерзлоты, для чего под насыпями оставляли моховой покров; водоотводы относились на большее, чем обычно, расстояние от земляного полотна. В основаниях выемок предусматривалась замена местных грунтов дренирующими с одновременной укладкой термоизоляции на мерзлый грунт. Общее протяжение бо-

лот на трассе составляло 85 км. При их глубине до 4 м проектировалась выемка торфа до минерального дна. При глубине свыше 4 м применяли частичное выторфовывание.

К концу года изыскательские работы были завершены. 28 октября 1939 г. СНК СССР вынес постановление о строительстве Северо-Печорской магистрали: Коноша - Воркута. Позже, в 1940 году, принято решение о продвижении дороги в западном направлении от Коноши до Лодейного Поля, что обеспечивало наикратчайший выход к Ленинграду. Первые 20 км линии уложили летом 1941 года, однако в связи с войной стройку законсервировали.

В соответствии с планом постройки Северо-Печорская железная дорога должна была пересекать Коми АССР с юго-запада на северо-восток. Колея протяженностью 1560 км делилась на несколько железнодорожных линий: Коноша - Котлас (протяженностью 370 км); Котлас - Кожва (728 км); Кожва - Воркута (462 км).

Такой «просторный» проект, охвативший несколько разобнесенных направлений, был положен в основу окончательного варианта Северо-Печорской трассы. Благодаря этому город Котлас, имевший выход на всесоюзную железнодорожную сеть, и по рекам - Северной Двине, Сухоне и Вычегде - выход к Архангельску, Вологде и Сыктывкару, становился крупным железнодорожным узлом.

Одной из важных проблем, стоящих перед исследователя-

Ярославский филиал МИИТа - сегодня единственное в регионах прилегания Северной магистрали высшее учебное заведение, готовящее инженерные кадры для железнодорожной отрасли. За десятилетия работы в учебном заведении сложился опытный преподавательский коллектив, профессора и доценты которого - постоянные авторы нашей газеты.

По соглашению с руководством филиала «СМ» открывает серию исследовательских публикаций по истории железнодорожного транспорта, в первую очередь Северной железной дороги. Мы будем публиковать привлекая внимание редакции отрывки из научных исследований ученых этого вуза.

ми больших строек в Советском Союзе периода индустриализации, становится снабжение их рабочей силой. Сталинская власть нашла «оригинальный» вариант ее решения. В подчинении ОГПУ находилось большое количество заключенных, среди которых были специалисты высокой квалификации. Их силами строилось около 70 важных объектов индустрии и многие железнодорожные линии. Одним из таких объектов и стала Северо-Печорская магистраль.

Подневольные строители этой дороги, жертвы массовых политических репрессий, усилвшихся после убийства С. Кирова в конце 1934 года, крупными этапами направлялись на север с разных пересылок, число которых быстро увеличивалось в связи с ростом числа репрессированных.

На северном направлении напряженной и откровенной была Котласская пересылка, пишет А. Соляницин в «Архипелаге ГУЛАГ». Напряженнее потому, что она открывала путь на весь европейский русский Северо-Восток, откровенной потому, что это было уже глубоко в Архипелаге, и не перед кем было хорониться. «Это был просто участок земли, разделенный заборами на клетки, и клетки все закрыты. Хотя здесь уже густо селили мужиков, когда ссылали их в 1930 (надо думать, что крышки над ними не бывало, только теперь некому рассказать), однако и в 1938 далеко не все помещались в хлипких одноэтажных бараках из горбылька, крытых... брезентом. Под осенним мокрым снегом и в заморозки люди жили здесь просто против неба на земле».

Условия, в которых зеков пересылали на Север, были крайне тяжелыми. На пересылку в Котлас поступало куда больше народу, чем она была в состоянии отправить. Катеров с баржами не хватало, а железная дорога подбрасывала новые и новые партии. Формировали пешие конвои, но не хватало охранников, - и люди жили, карауля, когда освободится на нарах место, чтобы хоть ненадолго уснуть, не то ходили назад и вперед по барaku или не на огороженном колочей проволокой дворе, мокрые, продрогшие под зарядившим дождем. «При раздаче пищи - миски баланды на обед, по утрам кипятков и пайка - творилось невообразимое».



Первые шаги в тундре

Продолжение следует.

Край новый, неизведанный...

Строительство Северо-Печорской железной дороги в воспоминаниях узников ГУЛАГа НКВД (1930-1940-е годы)

ВОСПОМИНАНИЯ

Андрей Чукарев,
д.и.н., профессор

Продолжение.
Начало в № 25

Чтобы как-то разрядить обстановку, с Котласской пересылки каждый день отправляли этап по 100 человек до Усть-Выми (около 300 км), а иногда и до Чибью (около 500 км). Однажды в 1938-м гнали так и женский этап. В этих этапах проходили в день 25 км. Конвой шел с одной-двумя собаками, отстающих подгоняли прикладами.

Зимой мимо лагпункта Сивая Маска, вспоминает узница северных лагерей А. Войтоловская, начали перегонять пешие этапы заключенных. Шли кровавые годы - 1937-й и 1938-й, когда на Воркуту, на знаменитый страшный памятью Кирпичный завод, сгоняли людей для массовых расстрелов. В эти годы в тюрьмах на стенах писали: «История не знала более кровавого года, чем 1937-й». В эти годы люди подвергались в тюрьмах зверским пыткам. Но в энциклопедическом словаре 1951 года читаем равнодушно-стереотипные строки о том самом кирпичном - страшной тюрьме смертников: «На Воркуте построены угольные шахты и большой кирпичный завод для строительства зданий».

Вот как описывает один из мемуаристов, в прошлом видный военный сподвижник Троцкого А. Боярчиков этапиремых на северные подневольные стройки, в частности лагерный пункт Усу: «Вдали показалась последняя пристань «Уса». Здесь была перевалочная база для отправки воркутинского угля и пересыльный пункт для многочисленных этапов заключенных. Отсюда до воркутинского рудника шла узкоколейка протяженностью 60 км, построенная заключенными в 1931-1932 годах по неизведанной тундре, на вечной мерзлоте. Шли впроголодь, неся на себе свой нехитрый скерб, выбиваясь из сил».

С годами положение перегоняемых в дальние северные лагеря не улучшилось. В 1940-м, вспоминает А. Солженицын, этап, где шел А. Оленев, после барж погнались пешком по тайге (от Княж-Погоста на Ибью) и вовсе не кормя. Пили болотную воду, быстро несла их дизентерия. Падали без сил - собаки рвали одежду упавших. В Ижме ловили рыбу брюками и поедали живой. И с какой-то поляны им объявили:

тут будете строить железную дорогу Котлас - Воркута.

В результате таких этапов, пересылок вскоре громадная территория Республики Коми - от Северного Урала до Тиманского кряжа и от бассейна реки Вычегды до Полярного Круга и далее, как ее основная артерия - могучая река Печора с притоками от верховья до устья, - вся была покрыта лагпунктами.

Сведения о лагерной системе, лагерной жизни не подлежали огласке. От каждого бывшего зека, покидавшего Малую Зону, а «Большой Зоной» называли всю страну, брали подписку о неразглашении тайны. Но вовсе замалчивать существование целого заповоленного государства было невозможно. Это понимал даже И. Сталин. Появляется пьеса Н. Погодина «Аристократы» и роман В. Ажаева «Далеко от Москвы». В погодной драме рассказывается о сооружении Беломор-Балтийского канала. В ней есть хоть крупинка лагерной правды. Ажаеву же пришлось отказаться от всего. От самого себя, бывшего лагерного узника. «Я лично знал Василия Арсеньевича Барabanова, начальника знаменитого Северо-Печорского лагеря, - вспоминает бывший узник, писатель А. Антонов-Овсенко. - В романе Ажаева он выведен под фамилией Батманова. Вместо железнодорожной магистрали он прокладывает через тундру водопровод. Вместо тысячи гибнущих зеков - веселые, цветущие энтузиасты, счастливые граждане родины свободы. Эта книга, удостоенная Сталинской премии (1949 год), переиздавалась потом массовыми тиражами - в угоду Сталину и Берии. Им же в угоду на киноэкран вышел фильм и тоже получил Сталинскую премию».

Как не вспомнить здесь по поводу таких произведений

слова уже упоминавшегося бывшего узника Олега Волкова: «Думаю, никто из перемазываемых тогда в жерновах ГУЛАГа не вспомнит без омерзения книги, брошюры, статьи, славившие «перековку трудом». Писатель вспоминает в этом ряду книги М. Пришвина «Государева дорога». Одной этой лакейской стряпней, пишет он, Пришвин перечеркнул свою репутацию честного писателя-гуманиста, славившего жизнь!».

С конца 1937 года и до конца 1939-го заключенные в лагерях получили автоматические дополнительные сроки, но нельзя было уловить никакой закономерности в том, каким они будут по числу лет - иногда трехлетники получали восемь «на добавку», иногда три и т. д. Дополнительные сроки оказывали на всех угнетающее и деморализующее воздействие, участились заболевания, смерти, потому что иссякала надежда.

Уже в 1937 году началось строительство ветки от Княж-Погоста до Чибью. В течение 1938-1939 годов открывались железнодорожные стройки на других участках: в июне 1938 года - от реки Вычегды до Княж-Погоста, месяцем позже участок Абезь - Воркута, а в ноябре того же года начали сооружать дорогу от Котласа до реки Вычегды. В июле 1939-го по обе стороны от Кочмеса повели до Чибью и Абезь.

Одним из самых сложных и трудных участков была линия Коноша - Воркута. Поселок Воркута, ставший городом лишь в 1943 году, расположен в 150 км севернее Полярного Круга. Лето в этих местах длится немногим более двух месяцев, оттаивающий верхний слой грунта переувлажняется,

во многих местах возникают глубокие болота. Вечная мерзлота в южной части трассы доходит до 10 м, в северной - до 130. Зимой морозы достигают 50 градусов; около 100 суток бушуют метели, при сильных ветрах стывшая земля покрывается двух-трехметровой коростой смерзшегося снега. Трудность прокладки усугублялась необходимостью возведения мостов через многие водные преграды, среди которых были судоходные и лесосплавные реки: Вычегда, Печора, Северная Двина, Косью, Уса, Воркута.

Подготовка основания для земляного полотна начиналась с очистки трассы от леса, корчевки пней, выторфовывания болот, рытья водоотводных канав. Однако все эти трудности не останавливали местное гулаговское начальство, требовавшее ускоренного проведения работ, не признавая никаких трудностей, не останавливаясь ни перед какими жертвами: жизнь зека для них стоила мало.

Во второй половине 1930-х годов ухтинскими лагерями командовал Я. Мороз, один из крупных гулаговских начальников. Олег Волков вспоминает, что его успели несколько раз сгонять на строящуюся трассу, и он даже удостоился лицезреть начальство Ухтинского лагеря: «Был тут и знаменитый Мороз, заявлявший, что ему не нужны ни машины, ни лошади: дайте побольше зеков - и он построит железную дорогу не только до Воркуты, но и через Северный полюс». Далее Волков продолжает: «Деятели этот был готов мостить болота заключенными, бросал их за просто работать в стывшую зимнюю тайгу без палаток - у костров погреться! И без котлов для варки пищи - обойдутся

без горячего! Но так как никто с него не спрашивал за потери в живой силе, то пользовался он до поры до времени славой энергичного, инициативного деятеля, заслуживающего чинов и наград».

Стоя возле локомотива, только что выгруженного на руках с понтона, Мороз витивствовал перед свитой. Вспоминает мемуарист: необходимо, мол, срочно развести пары, чтобы тотчас - до прокладки рельсов! - огласить окрестности паровозным гудком.

- Вы понимаете, какое это имеет значение? Какой эффект! Как это поднимет дух строителей! Они будут рвать все нормы! Откажутся отдыхать... гордиться станут: первыми разбудили тайгу... от векового сна. Можно будет рапортовать в Москву, доложить товарищу Сталину: «Сон северной глухомани нарушен... раздался исторический сталинский гудок...».

Окружавшие оратора чины внимали. Тут же было отдано распоряжение: натаскать воды в котел и разжечь топку.

Подневольным строителям колеи было не до радостей. Их изнурял тяжелый каторжный труд. Вот как А. Войтоловская описывает начало рабочего дня строителей дороги, подсобных рабочих, мужчин и женщин: «Бух топора бьет о железный болт - подъем! Кромешная тьма. Развод. Проверка. Разрядка. Холод. Неизменное ощущение внутренней пустоты под ложечкой от голода. Чтобы разобораться в работах, нарядчик освещает дранку с записями фонарем «летучая мышь». Самое неприятное время суток - стоим и тонем в темноте, сливаемся с нею, едва различаем силуэты в шеренгах, морозный туман залезает под одежду, а время тянется мучительно долго. Мороз. Формально день должен активироваться при 39 градусах, но кто смотрит на градусник, и где он висит?».

Работа на сооружении колеи была тяжелой, изматывающей из-за скудного питания, жестоких морозов, снега в полтора-два метра и отсутствия дорог для подвоза материалов к будущей трассе. В Печорском исправительно-трудовом лагере самым гибельным местом считался каменный карьер близ станции Джинтуй. Добываемый там штрафниками материал не всегда отвечал техническим условиям, пишет А. Антонов-Овсенко, зато Джинтуй успешно решал задачу истребления негодных элементов.



Одним из самых сложных участков была линия Коноша - Воркута

Продолжение следует.

Край новый, неизведанный...

Строительство Северо-Печорской железной дороги в воспоминаниях узников ГУЛАГа НКВД (1930-1940-е годы)

ВОСПОМИНАНИЯ

Андрей Чукарев,
д.и.н., профессор

Окончание.
Начало в № 25

Смертность в северных лагерях была исключительно высока. А. Солженицын сообщает, что с осени 1938 года по февраль 1939-го в одном из Усть-Вымьских лагунктов Северной Печоры из 550 человек умерли 385. Некоторые бригады (Огурцова) целиком умирали и с бригадирами. Осенью 1941 года Печорлаг (железнодорожный) имел списочный состав – 50 тыс., весной 1942-го – 10 тыс. За это время никуда не отправляли ни одного этапа.

Мертвецов, сохшихся от пеллагры, сгнивших от цинги, проверяли в срубе морга, а то и под открытым небом. Чаще всего не анатом, а конвоир проверял – действительно ли зек умер или притворяется. Для этого туловище прокалывали штыком или большим молотом разбивали голову. Тут же к большому пальцу правой ноги мертвеца привязывали бирку с номером тюремного дела, под которым он значился в лагерных ведомостях.

Приведенные факты говорят о том, что рабочая сила поглощалась хищнически, не восстанавливалась. Стоимостным ее выражением являлась сама жизнь, годы человеческой жизни. Из нее делали дома, дороги, шахты, рудники. Рабочей силой не дорожили, и по использованию она могла быть выброшенной, как ненужный хлам, вместе с ее носителем.

Нормы были завышены на все виды работ. Об условиях труда на строительстве самой железной дороги свидетельствуют нормы по выемке грунта. Бывший зек, известный писатель Сергей Снегов вспоминает: «Я строил железные дороги в средней России. Здоровые парни-профессионалы в прекрасные погоды сгоняли с себя по три пота, пока добирались до семи кубометров. А здесь вечная мерзлота, здесь гнилая полярная осень, здесь пожилые люди, только что вышедшие из тюрьмы, люди, никогда не бравшие в руки лопаты... Их от свежего воздуха шатает, а нужно выдать семь кубометров! А не выдашь – шестьсот граммов хлеба, пустая баланда, дистрофия... Вы человек молодой, вам что, но многих, которые сейчас ликут, через месяц понесут ногами вперед...».

Чем ближе была война, тем напряженнее становился труд северо-печорских строителей. Политические заключен-

ные жили в полной изоляции от мира. «Мы были отрезаны, не получали газет, а в письмах ничего нельзя было сказать, но то, что политическая атмосфера сгущается, что не только над нами нависло нечто грозное и неотвратимое, – пишет А. Войтоловская, – мы понимали... Прежде всего об этом свидетельствовали этапы, прогоняемые мимо нас все чаще и чаще в жесточайшую стужу на Воркуту. Спешная концентрация людей в лютые морозы в далекой заполярной Воркуте не могла быть случайно и подсказывала, что делается это неспроста...».

Весной и летом 1939 года узники лагерей еще оставались в полном неведении, по-прежнему без газет и радио. Они не знали о том, что Чехословакия уже отдана на съедение Гитлеру, не знали об уходе Н. Ежова с должности наркома внутренних дел и замене его Л. Берией. «Знали только о том, что «Кормчий», «Зодчий» как и раньше печется о стране, – продолжает А. Войтоловская, – и о нас, призывает народ к бдительности и зоркости. О том, что он замыслил союз и дружбу с фашистской Германией и Гитлером, в голову нам прийти не могло».

В большинстве лагерей заключенным даже не объявили о начале войны 22 июня. Сказалось наше неодолимое пристрастие к скрытности и лжи! – лишь 23-го зэки узнавали об этом от расконвоированных и вольных. Где и было радио (Усть-Вымь, многие места Колымы) – упразднили его на все время военных неудач. В том же Устьвымьлаге вдруг запретили писать письма домой (а получать их было можно), и родные решили, что всех зэков расстреляли.

С первых дней войны нормы питания в лагерях значи-

тельно ухудшились: овощи были заменены кормовой репой, крупы – викой и отрубями. За невыработку нормы паек хлеба урезывался до 300 граммов в сутки. Но, как ни странно, старание узников, возводивших железную дорогу, намного возросло.

Каждый из заключенных понимал, что после выхода немцев на ближние подступы к Москве осенью 1941 года вышел из строя подмосковный угольный бассейн. Стране необходимы были печорский уголь, ухтинская нефть, а дать центральным районам и осажденному Ленинграду все это можно было только по Северо-Печорской магистрали. Заключенные стали подавать больше рационализаторских предложений, старались изо всех сил выполнить завышенные нормы выработки.

Железнодорожную трассу строили по упрощенному методу: на наиболее тяжелых участках делали обходы вокруг болот и выемок, через реки возводили временные переправы на плотах и свайных мостах. На самом северном участке дороги рельсы и шпалы укладывали прямо на вечную мерзлоту и лед без возведения земляного полотна.

Бывший секретарь Коми обкома ВКП(б) П. Королев вспоминает: «Выручила зима. Такой суровой зимы, какая выдалась в 1941 году, я, пожалуй, не припомню. В реке Воркута толщина льда достигла 1 метр 60 сантиметров. И вот, учитывая такую суровую зиму, мы расстояние между шпалами увеличили. И мороз действительно нас выручил. Сковало эту дорогу, и мы вышли из положения. А по мере того, как шпалы к нам поступали, мы тихонечко в промежутках их добавляли. С расчетом успели до весны».

Чтобы еще больше ускорить сооружение железной дороги, отсыпка полотна, строительство разного рода сооружений и укладка рельсов на всех участках осуществлялись одновременно. Строители продвигались навстречу друг другу сразу из нескольких пунктов. Постепенно небольшие отрезки наращивались и соединялись, образуя сплошную магистраль.

Столь высокие темпы объяснялись и рядом других причин, кроме желания строителей – от рабочих до лагерного руководства – помочь фронту, немалую роль играло то обстоятельство, что среди заключенных были рабочие со всех крупнейших предприятий Москвы, Ленинграда, Урала и Донбасса – отовсюду. Металлурги и шахтеры, электрики и механики, печатники и текстильщики, транспортники и связисты – люди всех специальностей физического и умственного труда, партийные и беспартийные, вспоминает А. Войтоловская, руководители и организаторы, директора и заведующие многих заводов и предприятий, вузов и школ, больниц и институтов, не говоря уже о знающих работников всевозможных отраслей производства и труда. Работая на износ, они трудились, чтобы вместе со всем советским народом приблизить победу, отстоять Родину от фашизма.

Работа порой шла в три смены, трудились при свете костров. И дорога быстро росла, уходила вдаль от барачков, тускло отблескивая только что уложенными рельсами.

В октябре 1941 года строители заполярного участка магистрали выдвинули лозунг: «Даешь Воркуту!». Через месяц сооружение Северо-Печорской магистрали подходило к самой Воркуте, вспоминал

В. Соколов, в те годы заместитель начальника Воркутстроя, но поскольку строительство последней сотни километров велось уже в зимних условиях, местами путь укладывался прямо на торф, земляного полотна не было, важно было в любых условиях дать вывозку угля, так нужного в это время стране.

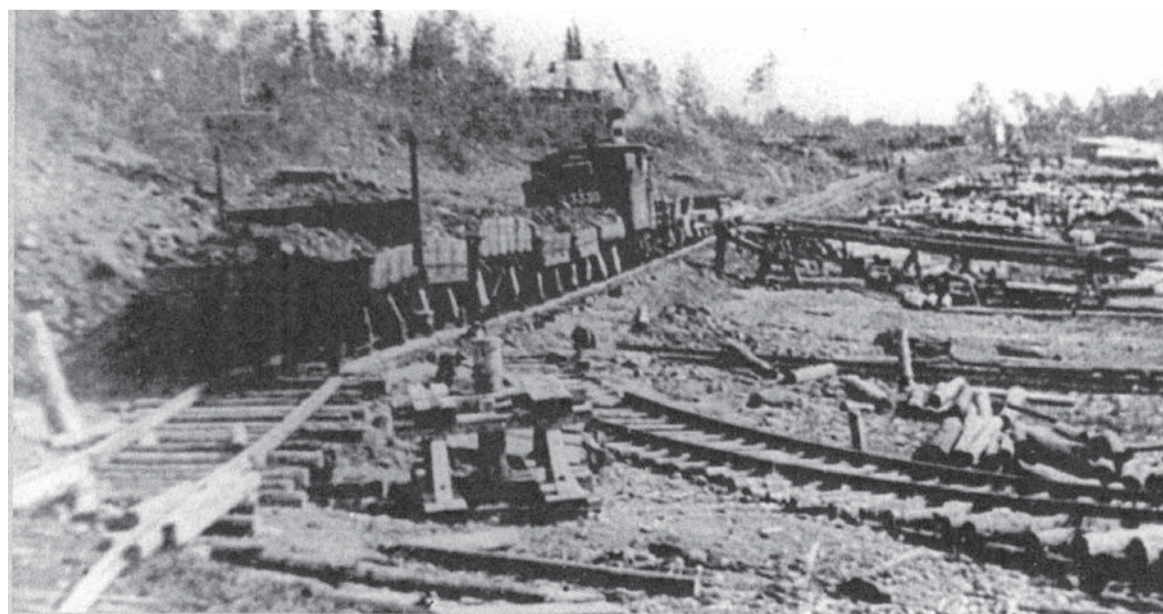
Когда до Воркуты оставалось немногим более 50 км, разразился буря страшной силы. Пурга бушевала несколько суток, образовались такие мощные завалы, что казалось невозможным их расчистить. Но строители не только разбросали снежные горы, но и продолжили укладку пути.

17 декабря 1941 года около станции Юнь-Яга бывший начальник Воркутинской железной дороги Бронштейн, бывший начальник службы пути Ясницкий и А. Гендон забили последний костыль последнего звена Печорской железной дороги. Было разобрано пересечение ее с узкой колеи и пропущен паровоз серии ОВ № 1068, прошедший впервые от станции Кожва до Воркуты. 27 декабря 1941 года первый паровоз прибыл в Воркуту.

29 декабря 1941 года, когда на фронтах под Москвой разворачивалось успешное контрнаступление Советской армии, освобождавшей родную землю от фашистов, в установленные сроки, в особо сложных природных условиях Заполярья, среди тундры, северной тайги, в совершенно необжитой местности в Воркуту прибыл первый сквозной поезд. Так началось движение по новой трассе.

Открытие товарного движения на Северо-Печорской магистрали имело огромное военно-стратегическое и экономическое значение. Сотни тысяч тонн угля, уже добытого шахтерами и скопившегося на складах Воркуты, отправлялись по новой трассе для нужд страны и фронта, блокированному Ленинграду. В Воркуту шли строительные материалы, многое из того, чтобы окончательно завершить строительство столь нужной стране стальной магистрали.

Необходимо помнить, пишет А. Солженицын, как перед войной и во время войны строили железную дорогу Котлас – Воркута, где под каждой шпалой осталось минимум по две головы. Да и что железную! Как и прежде той железной клали рядом простую лежневку через непроходимый лес – тощие руки, тупые топоры да штыки-бездельники.



Одним из самых сложных участков была линия Коноша – Воркута