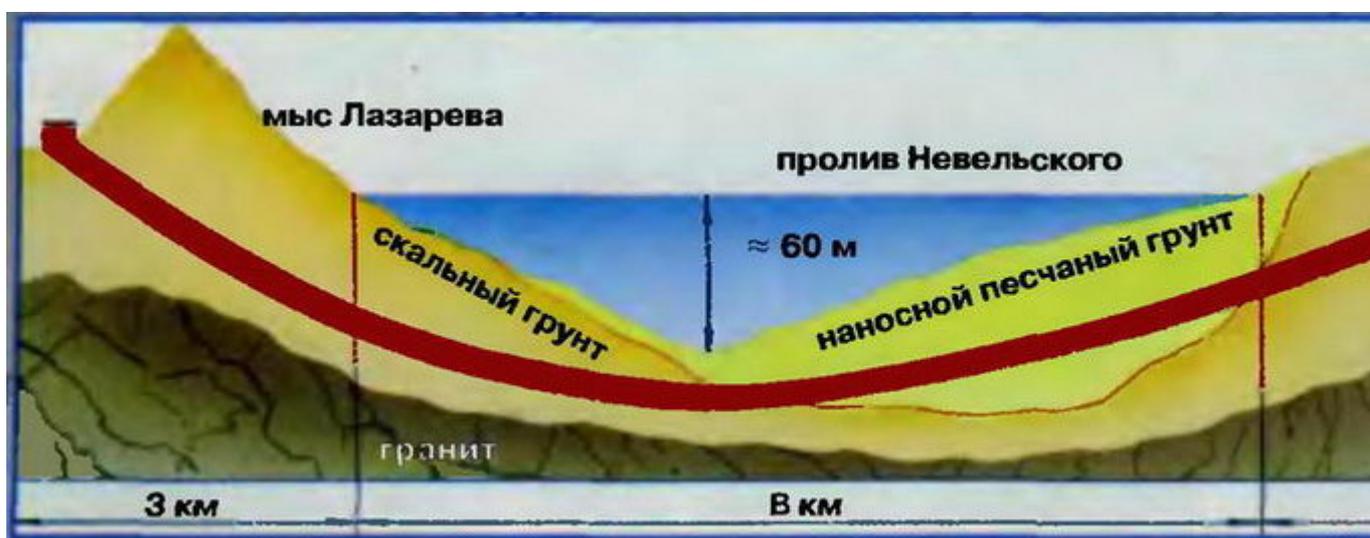


## Сахалинский тоннель. Секретное строительство № 506 ГУЛАГ

**Строительство № 506-507 ГУЛАГ - незавершённое строительство тоннельного перехода через Татарский пролив, одна из строек ГУЛАГа МВД СССР.**

Идея строительства тоннеля на Сахалин выдвигалась ещё в конце XIX века, однако из-за экономической нецелесообразности и дефицита средств так и не была реализована. Изыскания на тему строительства тоннеля предпринимались в 1929 – 1930 годах.

*Примерная схема трассы туннеля Сахалин-материк (источник - статья из журнала "Техника - молодёжи" №7`1996)*



5 мая 1950 года Совет министров СССР принял секретное постановление о сооружении железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Победино на Сахалине с тоннелем под Татарским проливом, а также паромной переправы – как вспомогательного варианта. Спустя неделю приказом министра внутренних дел в системе ГУЛЖДС было создано два номерных подразделения: “Строительство № 506” с центром в Александровске-Сахалинском и “Строительство № 507” с центром в Де-Кастри. Вместе с учрежденным непосредственно для прокладки тоннеля “Строительством № 6 МПС СССР” они образовали систему, объединившую огромные материальные ресурсы, рабочую силу и технику. По плану общая протяженность железнодорожной линии составляла более 1000 км, тоннеля – около 10 км. Предполагалось завершить сооружение железной дороги и тоннельного перехода в 1955 году, а двумя годами раньше открыть сквозное временное движение с использованием паромной переправы.

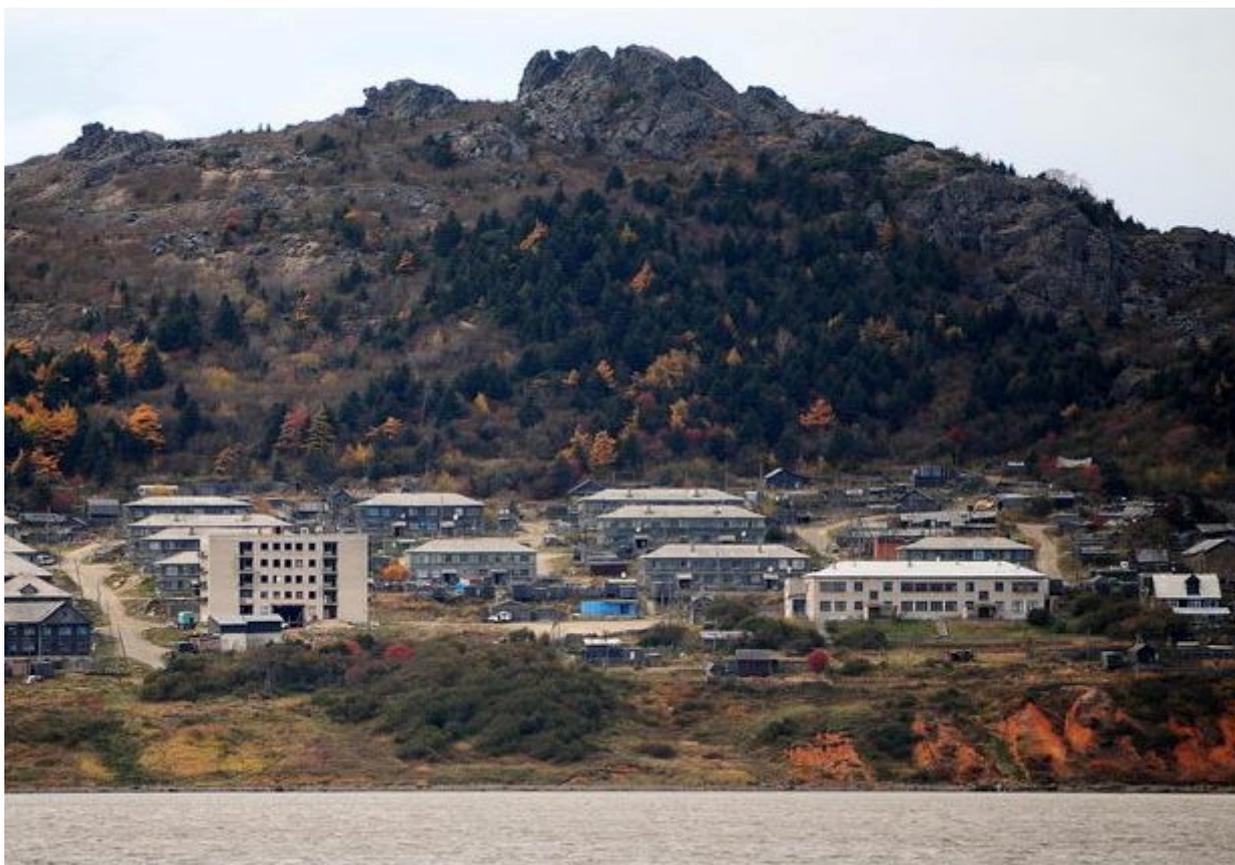


Тоннель предполагалось использовать в военных целях – для снабжения дислоцированных на Сахалине частей Советской армии. Строительство тоннельного перехода было поручено МВД СССР (железнодорожные ветки) и МПС СССР (тоннельные работы, в 1952 году также передано в ведение МВД). Технические условия на проектирование тоннеля и прилегающих железных дорог были утверждены 6 сентября 1950 года. В целях ускорения строительства трассу предполагалось сооружать по упрощённой (фактически – временной) схеме, например, на первых этапах строительства допускалось использование непропитанных шпал. Детальных инженерно-геологических изысканий в районе предполагаемого строительства тоннеля не проводилось.

КФ



На территории Сахалина длина линии железной дороги от станции Победино до мыса Погиби (начало тоннеля) должна была составить 327 км. Ось тоннеля под Татарским проливом начиналась у разъезда Погиби, в 23 километрах от него располагалась станция Ванги, от которой предполагалась ветка на юго-запад до мыса Уанги, где возводился причал для морского железнодорожного парома. Всего на островной части магистрали планировалось сооружение девяти железнодорожных станций.



Протяжённость тоннеля от мыса Погиби на Сахалине до мыса Лазарева на материке должна была составлять около 10 км, его трасса проходила севернее паромной переправы. На материке на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань предполагалось строительство ветки от мыса Лазарева до станции Селихино с ответвлением к временной паромной переправе. У озера Кизи планировалось строительство тяговой электростанции.



Окончание строительства с организацией временной паромной переправы было намечено на конец 1953 года, а пуск в эксплуатацию тоннеля – на конец 1955 года. Общий грузооборот проектируемой линии в первые годы её эксплуатации предусматривался в 4 миллиона тонн в год. Строительство железнодорожных веток к тоннелю вели, в основном, заключённые ГУЛАГа. К началу 1953 года общая численность строителей железной дороги по обоим берегам пролива составляла более 27 000 человек. Строительство, особенно на Сахалине, велось в условиях фактически полного отсутствия инфраструктуры и недостатка техники, из-за аврального характера работы бытовые условия в лагерях для заключённых были неудовлетворительными даже по нормам ГУЛАГа.



На материке было построено 120 км железнодорожного полотна широкой колеи по правому берегу Амура от станции Селихино до станции Чёрный мыс (дорога в дальнейшем использовалась для вывоза древесины). В районе предполагавшейся паромной переправы были отсыпаны дамбы (их остатки видны и сейчас), проведены подготовительные работы по сооружению пирсов. На мысе Лазарева, откуда предполагалось прокладывать тоннель, был прорыт ствол шахты, в 1,6 км от берега был насыпан искусственный остров диаметром 90 м.



На Сахалине работы велись в худших условиях, и ни одного километра железной дороги построено так и не было. Проведённые работы по подготовке трассы (земляные работы, вырубки и др.) позволили построить грунтовую автодорогу Ныш — Погиби, которая в советское время использовалась для вывоза древесины.

*Начало дамбы (ныне размытой) с мыса Средний на искусственный остров*



В настоящее время дамбы, которые шли к искусственным островам, размыты, инфраструктура и постройки практически не сохранились. Остался лишь вертикальный ствол технической шахты — наполовину затопленный и захламлённый.

*Искусственный островок и Сахалин на дальнем плане*





*Изредка встречаются рельсы, в том числе и с маркировкой - «КМЗ им. Сталина  
118кг IV 1950 г.»*



*Портал горизонтального ствола найти не удалось. Один из местных жителей сказал, что его скорее всего обрушили газовики. Сложно сказать, насколько этот факт верен, т.к. место газораспределительной станции довольно близко к технической шахте*



*Глубина порядка 55 метров, диаметр около 9 метров, ствол забетонирован и облицован чугунными тубингами, крепящимися друг к другу двенадцатью болтами.*









*Вес каждого тубинга 300 кг, на всех маркировка "ЭН 5" и номера*

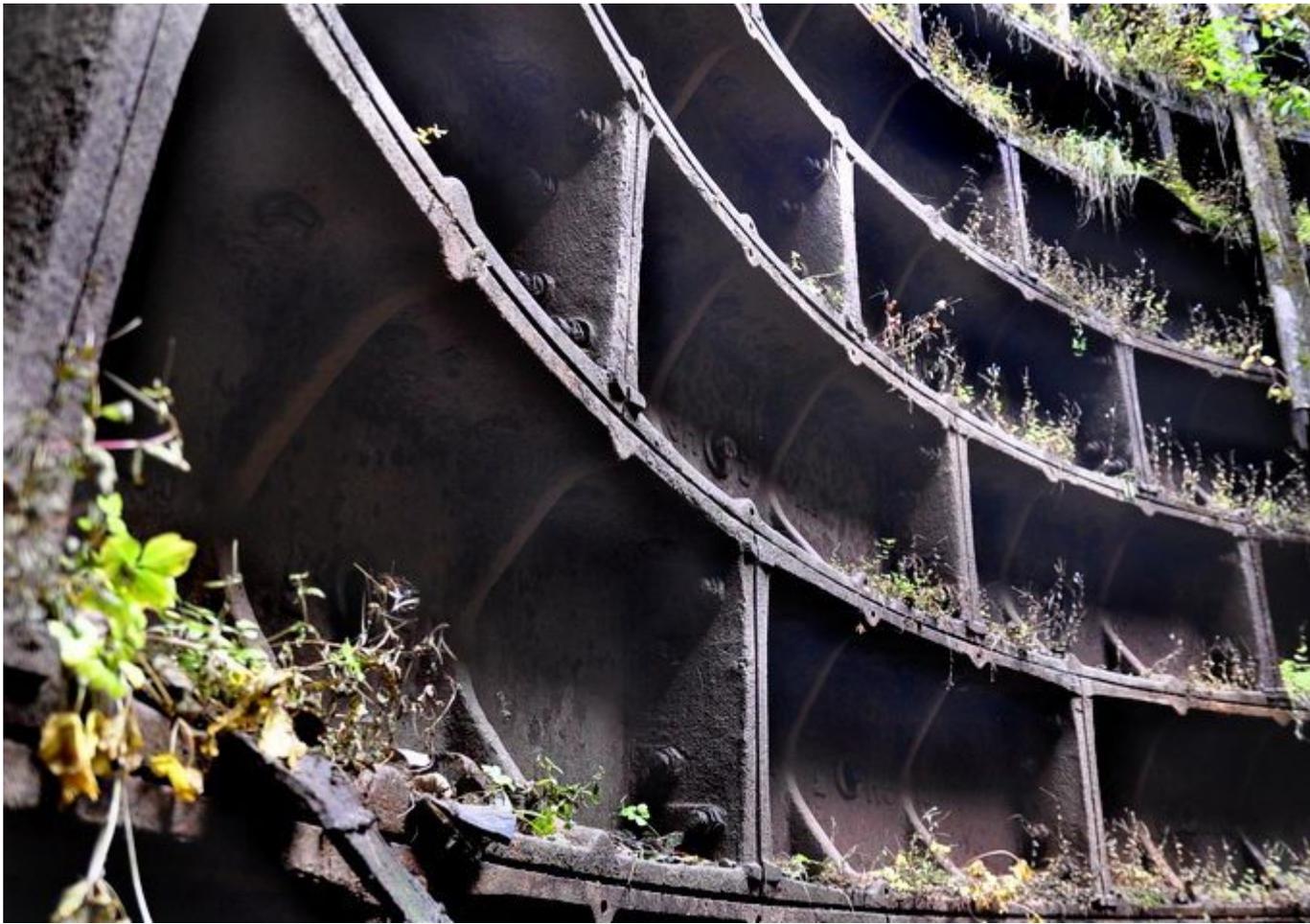




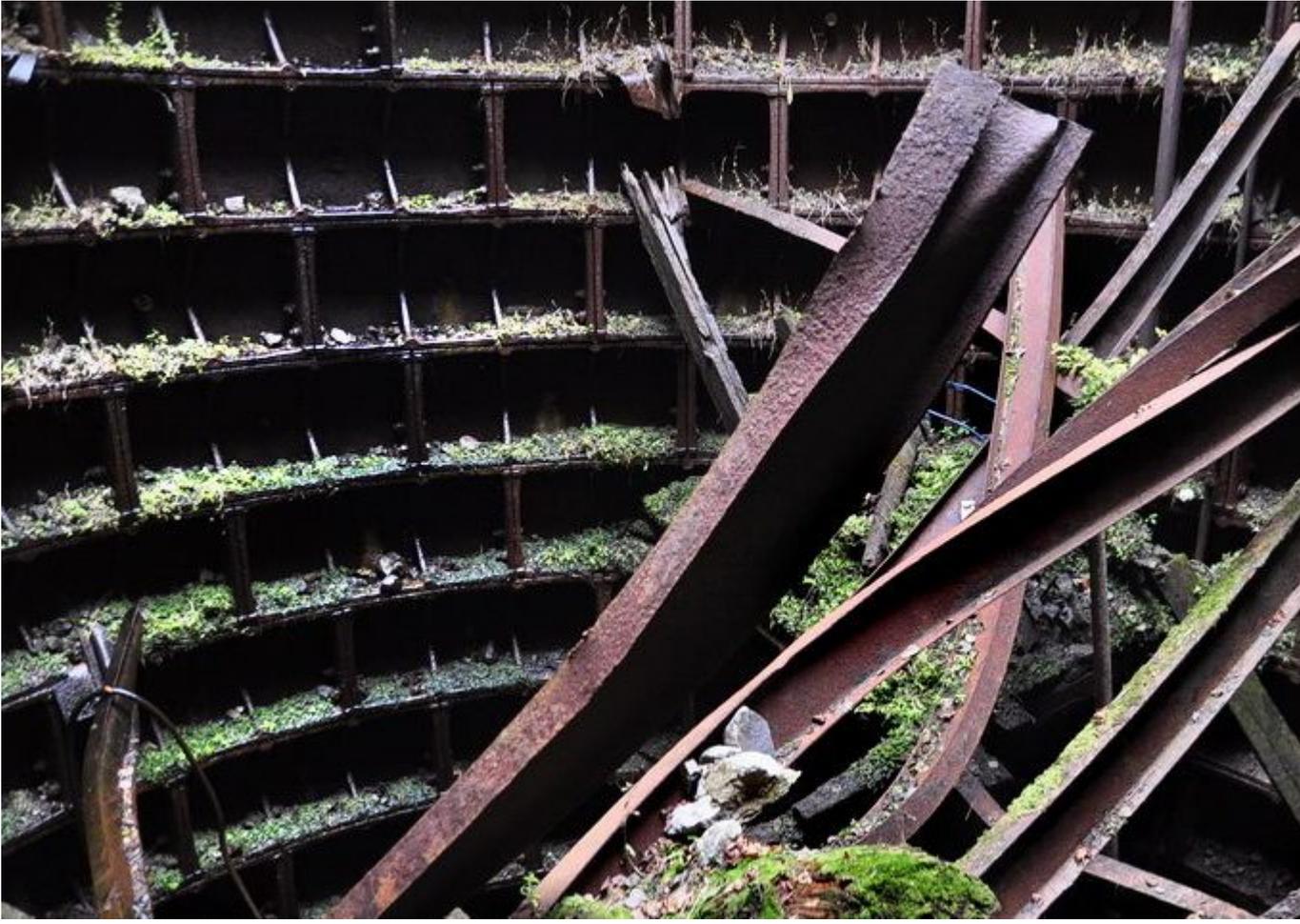








*В средней части спуска нагромождение гнутых швеллеров — обрушенные конструкции*





*В свободном доступе лишь верхние 20 с небольшим метров. Далее идёт пласт захламления грунтом и деревянно-металлическим мусором, покоящийся на ледяной подушке. Сохранились вертикально идущие трубы водоотлива, а так же, фрагментарно, изоляторы электроснабжения*







Исп. материалы сайта ОАО "РЖД", выдержки из книги М.Кузьминой, фото из журнала "Техника - молодёжи" №7`1996, а также с сайта kfss.ru.