

*Секция «История транспорта и транспортных коммуникаций»,
научный руководитель – Руднева С.Е., д-р ист. наук, профессор*

УДК 93:625.1(571.64)

САХАЛИНСКИЙ ТОННЕЛЬ В ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СООБЩЕНИЙ РОССИИ

Юрчак В.А.

*ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», Москва,
e-mail: yurchak.vladimir.1998@mail.ru*

Автор статьи «Сахалинский тоннель в истории транспортных сообщений России» В.А. Юрчак рассматривает период истории строительства тоннеля на Сахалин в 50-е годы XX века. Автор акцентирует внимание на экономических и политических причинах строительства железнодорожного перехода через Татарский пролив в эпоху СССР, а также объясняет, почему это стало невозможным. Кроме того, статья проливает свет на статистику строительства, которая долгое время оставалась без внимания и личностей, сыгравших не последнюю роль в истории развития Дальнего Востока, таких как: лидер Советского государства И.В. Сталин и секретарь Сахалинского обкома ВКП(б) Д.Н. Мельник. Именно они поставив перед собой эту цель, попытались задействовать все трудовые и материальные ресурсы страны ради ее будущего величия.

Ключевые слова: Сахалинский тоннель, Татарский пролив, строительство № 506, БАМ, ГУЛАГ, железная дорога

SAKHALIN TUNNEL IN THE HISTORY OF RUSSIAN TRANSPORT COMMUNICATIONS

Yurchak V.A.

Russian University of Transport (MIIT), Moscow, e-mail: yurchak.vladimir.1998@mail.ru

The author of the article «Sakhalin Tunnel in the history of Russian transport communications» V.A. Yurchak examines in more detail the period of the history of the construction of the tunnel to Sakhalin in the 50s of the XX century. The author focuses on the economic and political reasons for building a railway crossing across the Tatar Strait during the Soviet era, and also explains why it became impossible. In addition, the article sheds light on the statistics of construction, which for a long time remained unheeded and by individuals who played an important role in the history of the development of the Far East, such as: the leader of the Soviet state I.V. Stalin and the secretary of the Sakhalin regional committee of the VKP (b) D. N. Melnik. They have set this goal before themselves, tried to use all the labor and material resources of the country for the sake of its future greatness.

Keywords: Sakhalin tunnel, Tatar Strait, construction No. 506, BAM, Gulag, railway

Двадцатый век был временем больших свершений и потрясений. Несмотря на это, положительного в тот век было все-таки больше. Важные научные открытия, амбициозные прорывные изобретения и исследования, и, конечно, – крупнейшие стройки. Одной из таких могло стать строительство тоннеля на Сахалин в эпоху СССР [1].

Замыслы по его строительству выдвигались ещё в конце XIX века. Горный инженер Бутков разработал свой оригинальный проект. По его расчетам, остров Сахалин следовало сделать полуостровом. Для этой цели он предложил перегородить пролив насыпной дамбой Невельского. Далее, уже по самой платине проложить железную дорогу от устья Амура на Сахалин. Следует подчеркнуть, что уже в СССР этот проект имел своих многочисленных сторонников, однако из-за экономической нецелесообразности

и дефицита средств так и не был реализован. Изыскания на тему строительства железнодорожного перехода через Татарский пролив предпринимались уже Советским правительством в 1929–1930 годах, но и оно не смогло решить эту проблему, столкнувшись с той же преградой, что и царское – дефицит средств. К осуществлению на практике данного плана вернулись через двадцать лет. С инициативой выступил сам И.В. Сталин. На место будущего строительства отправили специальную комиссию во главе с первым секретарем Сахалинского обкома ВКП(б) Д.Н. Мельником [3].

Несмотря на то, что Мельников выражал большие сомнения по поводу перспективности данного проекта, было решено, что Сахалин следует соединить с материковой частью страны при помощи подземного тоннеля. Вскоре после этого, 5 мая 1950 года

секретное распоряжение о сооружении железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Победино с тоннелем под Татарским проливом, а также паромной переправы – как вспомогательного варианта принял Совет министров СССР, а 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, примерная стоимость 1 км дороги равнялась 2,5 миллионам рублей, 1 км тоннеля – 180–200 миллионов рублей [1].

Основным назначением железной дороги было обеспечение прямой связи между материком и островом, создание предпосылок для развития лесодобывающей и лесобрабатывающей промышленности, обеспечение вывоза сахалинского угля на материк, дальнейшее развитие добычи нефти и усиление обороноспособности страны [3]. С сооружением проектируемой железной дороги Комсомольск – Победино были бы созданы условия для дальнейшего развития железнодорожной сети острова путем постройки железной дороги от станции Ныш через Ноглики на Оху, необходимой для обслуживания богатейших нефтяных районов острова. С постройкой линии Тымовское – Александровск и далее до Агнево можно было обслуживать мощный угольный бассейн треста «Александровскуголь». Докладывая об этом второй Сахалинской областной партийной конференции, 30 мая 1950 года Д.Н. Мельник сказал, что по предложению товарища Сталина рабочее движение по дороге должно быть открыто к 1953 году, а само окончание строительства тоннеля закончено к 1955 году [1].

Тоннель на Сахалине предполагалось использовать в военных целях – для снабжения дислоцированных частей Советской армии. Возведение тоннельного перехода было поручено МВД СССР (железнодорожные ветки) и МПС СССР (тоннельные работы, в 1952 году также передано в ведение МВД) [1].

Технические условия на проектирование тоннеля и прилегающих железных до-

рог были утверждены 6 сентября 1950 года. В целях ускорения строительства трассу предполагалось сооружать по упрощенной (фактически – временной) технологии, так, например, на первых этапах строительства допускалось использование непропитанных шпал. Детальных инженерно-геологических изысканий в районе предполагаемого строительства тоннеля не проводилось. Однако несмотря на все эти трудности, проблема трудовых ресурсов на тот момент была отработана. Она решалась традиционно. Опыт имелся богатейший – БАМ, вторые пути на Транссибе и т.д. На подобных стройках создавались крупные исправительно-трудовые лагеря (ИТЛ) [2].

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 [1].

Протяженность тоннеля от мыса Погиби на Сахалине до мыса Лазарева на материке должна была составлять около 10 км, его трасса проходила севернее паромной переправы [2].

На материке на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань предполагалось строительство ветки от мыса Лазарева до станции Селихино с ответвлением к временной паромной переправе. 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 [2].

Строительство железнодорожных веток к тоннелю вели, в основном, заключенные ГУЛАГа. К началу 1953 года общая численность строителей железной дороги по обоим берегам пролива составляла более 27 000 человек [2]. Работы на Сахалине, велись в условиях фактически полного отсутствия инфраструктуры и техники [1].

На материке было воздвигнуто 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 дам-

бы (их остатки видны и сейчас), проведены подготовительные работы по сооружению пирсов. На Сахалине работы велись в худших условиях, и ни одного километра железной дороги построить так и не удалось. Проведённые работы по подготовке трассы (земляные работы, вырубки и др.) позволили создать грунтовую автодорогу Ныш – Погиби, которая в советское время использовалась для вывоза древесины. В дальнейшем продолжать работы было уже некому. Оставшихся в живых заключённых, не попавших под амнистию разогнали по лагерям. Таким образом, строительство, поглотившее множество человеческих жизней,

огромные материальные ресурсы и усилия десятков тысяч людей, рухнуло [1]. Однако актуальность постройки тоннеля сохраняется и сейчас.

Список литературы

1. Сахалинский тоннель (Стройка 506) [Электронный ресурс] // Инновационный Дайджест. Статья. – URL: http://www.rzd-expo.ru/history/sakhalin_tunnel_construction_506/ (дата обращения 24.12.2017).
2. Тоннель [Электронный ресурс] // Фалеристика Сахалинской области. Статья. – URL: http://sakhalin-znak.ru/Istoriya_Sakhalina/33- (дата обращения 24.12.2017).
3. Прядкин В.М. Секретный тоннель [Электронный ресурс] // Неизвестный БАМ. Статья. – URL: http://lit.lib.ru/p/prjadkin_w_m/text_0220.shtml (дата обращения 24.12.2017).