

# ТАЙНЫЙ ТОННЕЛЬ СТАЛИНА

«Великие коммунистические стройки» были одним из приоритетов советской власти. Преобразование городов и ландшафтов, прокладка дорог и морских трасс, возведение гигантских заводов и полигонов – все это служило укреплению государственности. Однако далеко не каждый из грандиозных проектов удалось довести до завершения.

**Т**атарский пролив, отделяющий остров Сахалин от материка, совсем узок, но, когда начинается шторм или наступление льдов, он превращается в непреодолимое препятствие для кораблей. Поэтому еще в середине XIX века появились первые проекты моста. Тогда же специалисты определили, что самое удобное место – пролив Невельского шириной около пяти километров, от мыса Лазарева на материке до мыса Погиби на острове. Однако в то время железнодорожная инфраструктура еще не была достаточно развита, чтобы власти решили вложиться в строительство.

## После освобождения

В первой половине XX века обсуждение проектов продолжилось: рассматривались варианты дамбы, плотины, моста и тоннеля. Серьезные же расчеты начались только после того, как в августе 1945 года Сахалин освободили советские войска, а японское население было репатриировано.

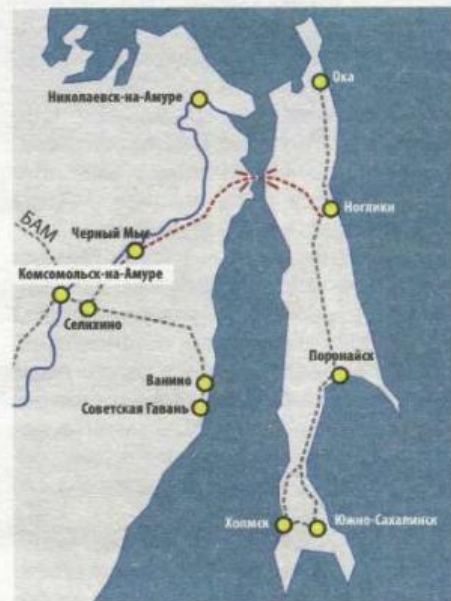
2 января 1947 года была образована Сахалинская область в составе РСФСР. Освоение территорий и добыча ресурсов тормозились слабым развитием дорог и отсутствием надежной связи с материком: морское сообщение

с северной частью Сахалина осуществлялось лишь с конца июня до начала ноября – всего четыре месяца в году! Обеспечение надежной транспортировки стало еще актуальнее с началом холодной войны: при превосходстве американского флота, базирующегося в Японии, морские пути сообщения с Сахалином могли быть в любой момент прерваны, что усложнило бы развертывание войск на важнейшем стратегическом направлении.

В декабре 1949 года Лаврентий Берия, занимавший пост заместителя председателя Совета Министров СССР, поручил профильным министерствам изучить возможность организации железнодорожного сообщения через Татарский пролив. В начале апреля 1950 года те представили три варианта: дамба, тоннель и переправа ледокольными паромными. В обсуждении проектов принимал участие сам Иосиф Сталин; в результате правительство остановилось на идее тоннеля.

## «Строительство №6»

Общая длина тоннеля под Татарским проливом должна была составить 13,4 километра, в том числе подводная часть – 7,3 километра. Такая длина требовала искусственной вентиляции



Маршрут прокладки тоннеля

с подогревом воздуха. Соответственно, необходимо было соорудить две котельные, по одной на каждом берегу, с расчетным потреблением до 50 тысяч тонн угля в год. Для строительства самого тоннеля требовались 10 проходческих щитов и электростанция мощностью до 25 тысяч киловатт.

Диаметр проектируемого тоннеля составлял 8,2 метра. Железнодорожный путь нормальной колеи позволял пропускать в сутки 13-14 пар поездов. Входные порталы тоннеля располагались в трех километрах от воды и выполнялись в мощных железобетонных конструкциях. Срок

строительства – пять лет. Стоимость – 2,7 миллиарда рублей.

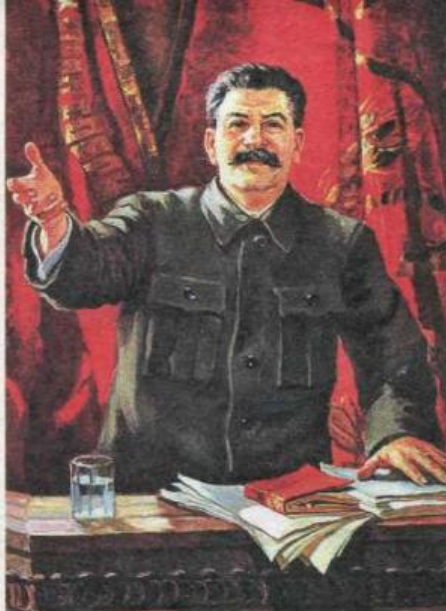
5 мая 1950 года Сталин подписал постановление Совета Министров СССР №1795-702сс «О строительстве железной дороги Комсомольск – Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив». Решение задачи возлагалось на министерство внутренних дел и министерство путей сообщения. Было организовано строительное управление №6, начальником которого был назначен Николай Ермолаев, а главным инженером – Леонид Дьяконов.

По согласованию с прокуратурой МВД освободило из исправительно-трудовых лагерей восемь тысяч человек, направив их на стройку до завершения срока отбывания наказания. Исключение составляли лица, осужденные за тяжкие преступления, и заключенные особых лагерей – их разместили в поселках Тымовское («Строительство 506») и Де-Кастри («Строительство 507»). Всего над реализацией проекта трудилось 12,5 тысячи человек на Сахалине и около семи тысяч человек на материке. По мере строительства общее количество заключенных, участвующих в работах, росло: 1 января 1953 года оно достигло 58 тысяч человек.

Условия труда и быта были очень тяжелыми, но жесткие сроки определяли ударные темпы. Один из приказов начальника строительства требовал «коренным образом улучшить трудовое использование заключенных путем ликвидации всякого рода простоев рабочей силы по неубажительным причинам, в первую очередь по отсутствию конвоя, обмундирования, внутрилагерных перебросок, невыхода на работу водворенных в штрафные изоляторы и отказников».

К весне 1953 года были пробиты все необходимые просеки. На территории Хабаровского края уложили 120 километров железнодорожного полотна широкой колеи по правому берегу Амура от станции Селихин до станции Черный Мыс. На мысе Лазарева, откуда предполагалось прокладывать тоннель, был прорыт ствол шахты, в полутора километрах от берега насыпали искусственный остров диаметром 90 метров. Там же было начато возведение уникальной подземной электростанции. На территории Сахалинской области работы велись в худших условиях, поэтому ни одного километра железной дороги построено так и не было. Тем не менее удалось проложить грунтовую автодорогу Ныш – Погиби.

5 марта 1953 года умер Иосиф Сталин, и уже 21 марта Лаврентий Берия направил в президиум Совета



**Сталин считал, что тоннель между Сахалином и материком сделает далекий остров процветающим регионом**

Министров письмо с предложением прекратить строительство объектов, «осуществление которых в ближайшие годы не вызывает неотложными нуждами народного хозяйства». В письме перечислялись такие «стройки коммунизма», как Главный Туркменский канал, самотечный канал Волга – Урал, Волго-Балтийский водный путь и т.п. В черный список попал и тоннель через Татарский пролив. 25 марта председатель Совета Министров Георгий Маленков подписал постановление №895-383сс «Об изменении строительной программы 1953 г.», на основании которого весь проект был закрыт.

Недостроенные объекты бросили, не удосужившись законсервировать. При этом масштабы строительства были таковы, что насыпи, дамбы, просеки и остатки бетонных сооружений можно видеть до сих пор. От тоннеля сохранились искусственный остров и вертикальный ствол технической шахты на мысе Лазарева.

### Легенды подземелья

Большинство участников событий утверждает, что непосредственная работа над тоннелем не была начата. Например, инженер Юрий Кошелев, участвовавший в строительстве технической шахты, свидетельствует: «Проходку тоннеля мы так и не начинали. Хотя для этой работы все имелось: материалы, оборудование, техника и хорошие квалифицированные специалисты и рабочие».

Однако многие документы по «строительству №6» остаются засекреченными, и появляются свидетельства противоположного характера. В частности, военный журналист Юрий Тракало утверждает, что тоннель был

проведен на несколько километров в сторону Сахалина. Он приводит несколько версий, озвученных очевидцами.

Одна из них гласит, что для соединения самого узкого участка между материком и островом строился второй, «секретный» тоннель, а шахта на мысе Лазарева делалась для отвода глаз. Подлинный же тоннель следует искать в другом месте. Согласно другой версии, проводка тоннеля началась и на материке, и на противоположной стороне Татарского пролива, на мысе Погиби, однако в тоннель, общая длина которого составила 10 километров, хлынула вода. Просочившись через перекрытия, она затопила большую часть ходов, погибли люди, и работы прекратили до выяснения всех обстоятельств произошедшего. Причем, по утверждению очевидца, некоего В. Смирнова, произошло это уже после смерти Сталина.

Тайну сахалинского тоннеля еще

**Для соединения самого узкого участка между материком и островом строился второй, «секретный» тоннель, а шахта на мысе Лазарева делалась для отвода глаз.**

предстоит раскрыть. Хотя бы для того, чтобы предать гласности историю одного из сложнейших научно-технических предприятий XX века, в которой в равных долях смешались дерзкий вызов природе, дух тоталитарного государства и трудовой подвиг наших соотечественников.

Антон ПЕРВУШИН



Сегодня руины «строительства №6» напоминают о дерзкой, но неосуществленной мечте советских строителей