

Mrtvá trať / Dead Road

Výstižnějším názvem pro Mrtvou trať je však „Transpolární magistrála“, neboť měla spojit města Salechard a Igarka za polárním kruhem na severní Sibiři.

An apter name for the Dead Road, however, is the “Transpolar Mainline”, for it was to connect the cities of Salekhard and Igarka, beyond the Arctic Circle in northern Siberia.

TEXT / TEXT BY STĚPÁN ČERNOUŠEK FOTO / PHOTO BY AUTOR / AUTHOR

Nepoužívané či zaniklé železnice najdeme všude na světě, i u nás v České republice. Většinou se jedná o úseky dlouhé maximálně několik desítek kilometrů, které přitahují pozornost pár nadšenců či hledačů dávno zašlých časů a do širšího povědomí sotva kdy proniknou. Zaniklá železnice, o níž bude řeč dále, však vyniká svými obrovskými rozměry, množstvím zachovalých artefaktů i nesmírně pohnutou historií ilustrující obudnost Stalinova režimu. V Rusku se této monstrózní, nikdy nedostavěné železnici nejčastěji říká „Mrtvá trať“.

Výstižnějším názvem pro Mrtvou trať je však „Transpolární magistrála“, neboť měla spojit města Salechard a Igarka za polárním kruhem na severní Sibiři. V letech 1947–1953 ji stavěli vězni Gulagu, po smrti Stalina byla nedokončená stavba zakonzervována. Díky naprosté opuštěnosti a obtížné dostupnosti těchto končin tak dodnes podél nepoužívané železnice zůstaly netknuty desítky lágřů a železniční technika včetně lokomotiv (na jejich stavu se však znatelně podepsal zub času). Jedná se vlastně o svérázné muzeum Gulagu a železnice pod širým nebem.

Stavba trati byla zahájena v roce 1947, podílelo se na ní na osmdesát tisíc lidí, z nichž naprostou většinu, tak jako na ostatních sovětských megastavbách té doby, tvořili

věžňové pracovních táborů Gulag. Železnice měla propojit již existující trať z Moskvy do Vorkuty (v oblasti Polárního Uralu) s řekou Jenisej, kam by mohly připlouvat lodě z nalezišť rud v Norilsku a z oblasti Severního ledového oceánu. Hlavním impulzem k stavbě však byly pravděpodobně důvody strategické. Během druhé světové války se do oblasti Sibiře u Severního ledového oceánu dostaly německé ponorky a Stalin si dobře uvědomoval, že tato část SSSR zůstávala z vojenského hlediska prakticky nechráněná. Celoročně sjízdná železnice s vyústěním v hlubokomořském přístavu v Igarcce by tento fakt změnila.

Reálný význam však trať neměla prakticky žádný, neboť oblast Norilsku je pro vývoz vytěženého nerostného bohatství pohodlně dostupná po řece i po moři. Železnice měla vést 1459 kilometrů od západu na východ v oblasti polárního kruhu, kde kvůli mimořádně nepříznivým podmínkám (polární bažiny, tundra a tajga) prakticky neexistovalo žádné osídlení (kromě několika osad původních obyvatel – Něnců, Evenků či Selkupů).

Mimořádně obtížné byly i technické podmínky pro stavbu železnice. Celá trať vede po území trvale zmrzlé půdy, na níž se obtížně buduje cokoli. Většinu roku je



půda zmrzlá a pokrytá sněhem, během krátkého léta svrchní část roztaje a promění se v bažinatý povrch. Trať navíc překračuje dva sibiřské veletoky – Ob a Jenisej. Na nich nebyla plánována stavba mostu – v létě by dopravu zajišťovaly speciální říční trajekty, v zimě by se koleje položily na led zamrzlých řek.

Stavělo se narychlo a bez potřebného technického zázemí. „Zkuste ručně ve dvou lidech přepilovat kolejnici. My jsme to tak dělali, strašná práce,“ vzpomíná na stavbu železnice bývalý vězeň Alexandr Snovskij. „Abychom splnili normu při stavbě náspu, házeli jsme tam pro zvětšení objemu i rozvětvené stromky,“ popisuje stavbu Snovskij. Když připočítáme vlivy tajícího permafrostu, není divu, že si železnice žádala nepřetržitou údržbu, opravu poškozených úseků a pracovní rychlost na zprovozněných částech byla maximálně 15 kilometrů v hodině.

Výstavba trati byla rozdělena na dvě stavby – 501 (západní část) a 503 (východní část). Na západní části 501 byly, kromě dodnes používaného úseku přes Polární Ural z Čumu do Labytnangi, položeny koleje mezi Salechardem a Nadymem (350 km), dále byl vybudován násep do Nového Urengoje (dalších více než 200 km). Východní část 503 neměla vzhledem k obtížnější dostupnosti takovou „úspěšnost“. Pracovní provoz vlaků byl pouze v úseku Janov stan – Jermakovo (150 km) a 60 km na jih od Igarky, na zbylých částech byl vybudován jen násep, případně stavba nebyla zahájena vůbec (cca 300kilometrový úsek mezi řekami Pur a Taz).

Vzpětí po smrti Stalina v roce 1953 byla novým vedením SSSR stavba shledána jako zcela neúčelná a práce na ní byly rychle přerušeny. Do 90. let po západním úseku ze Salechardu do Nadymu jezdili na drezinách údržbářů telefonní linky položené podél trati. Centrální úsek mezi Nadymem a Novým Urengojem byl od 70. let postupně obnoven a z jihu napojen na železniční síť Ruska díky obrovským nalezištím plynu v této oblasti (o nichž se však v době stavby trati nevědělo). V současnosti se plánuje znovuoobnovení železnice mezi městy Salechard a Nadym, které by dokonce měla zrealizovat česká společnost OHL ŽS. Východní část stavby však zůstala zcela opuštěna, pouze v 60. letech byly v některých úsecích vytrhány koleje pro potřeby Norilského kombinátu. Obce, vybudované pro potřebu stavby trati (např. svého času 15tisícové Jermakovo na břehu Jeniseje), byly zcela opuštěny a pracovní tábory podél této části trati zůstaly zcela netknuty a dodnes tam stojí jako memento Stalinovy hrůzovlády. ●



ENGLISH SUMMARY

We find unused or defunct railways all over the world, even here in the Czech Republic. Usually, these are segments of at most several dozen kilometres in length which attract the attention of a few enthusiasts or seekers of past times, but hardly ever acquire a broader following. This defunct railway, however, is exceptional in its huge dimensions, the number of preserved artefacts and the immensely unsettled history illustrating the monstrosity of the Stalin regime. In Russia, this enormous, never-completed railway is most often referred to as “Dead Road”. ●



České expedice na Mrtvou trať

Autor článku – rusista, badatel a publicista Štěpán Černoušek – zorganizoval již dvě expedice mapující pozůstatky „Mrtvé trati“. V srpnu 2009 se česká výprava vydala na východní část č. 503 do okolí Igarky a zaniklé osady Jermakovo v Jeniseji. Na této expedici vznikl i dokumentární film režiséra Šimona Špidly Mrtvá trať, který získal ocenění na filmovém festivalu Jeden svět 2012. O dva roky později, v březnu 2011, vyrazila druhá expedice mapovat západní část železnice. Po zamrzlé tundře a tajze výprava projela celý 350kilometrový úsek podél trati mezi městy Nadym a Salechard. V létě 2013 by Štěpán Černoušek rád uspořádal třetí výpravu do nejdálčenějších a prakticky nezmapovaných úseků na východní části bývalé železnice.

Mimo zmíněný dokumentární film byla o expedicích publikována řada článků, kromě České republiky i na Slovensku, v Rusku a ve Švýcarsku. Ruská organizace Memorial, mapující období stalinských represí a Gulagu, využívá poznatků expedic ve svém projektu virtuálního muzea Gulagu. Všechny dosavadní výstupy a výsledky bádání najdete na webových stránkách www.mrtvatrat.cz.