Feldforschung an dem im Jahr 1949 abgebrochenen Bahnbauprojekt № 502

Untersuchung der verbliebenen Überreste im asiatischen Polargebiet

Russland, Nordwest-Sibirien

im September 2018

Autor: Ulrich Kuhn
E-Mail: charly@stalinbahn-trilogie.de

Stand: 04.03.2022

I N H A L T

0 Zusammenfassung ... 3
1 Einleitung ... 3
2 Namensgebung № 502 ... 3
3 Vorbereitung ... 4
3.1 Literaturstudium ... 4
3.2 Kartenstudium ... 4
3.3 Archivarbeit ... 5
3.4 Zeitzeugen ... 5
3.5 Forschungsgeschichte ... 6
3.6 Ordnungskriterien der Bebauungen ... 6
3.7 Abgrenzungen bzw. Schnittstellen zu anderen Disziplinen ... 6
4 Feldforschung ... 7
4.1 Einleitung ... 7
4.1.1 Zur Prospektion ... 7
4.1.2 Vorstellung und Lage des Fundkomplexes ... 7
4.1.3 Zum Arbeitsmaterial ... 8
4.1.4 Zentrale Fragestellung ... 8
4.1.5 Unterteilung der Fundorte – Analyse der Merkmale ... 9
4.1.6 Spezielle Auswertung, Bewertung, Interpretation ... 10
4.2 Bahnstrecke ... 10
4.2.1 Bahndamm ... 10
4.2.2 Brücke ... 11
4.3 Bebauungen ... 11
4.3.1 Lager H, Einzelbaracke (mit Nebenhütte) ... 12
4.3.2 Lager J ... 12
4.3.3 Bauten J1, im Bereich des Flussufers ... 13
4.3.4 Lager K1, Einzelbaracke (mit Nebenhütte) ... 13
4.3.5 Lager K, Erdhütten ... 13
4.3.6 Lager L ... 14
4.3.7 Lager M ... 15
4.4 Fundstücke ... 15
5 Allg. Auswertung, Bewertung, Interpretation ... 16
5.1 Bahnstrecke ... 16
5.2 Lager ... 16
6 Fazit ... 18
7 Abkürzungsverzeichnis ... 19
8 Quellenverzeichnis ... 20
9 Verzeichnis von Einzelnachweisen ... 21
10 Kartenverzeichnis ... 24
11 Abbildungsverzeichnis ... 27
12 Fotoverzeichnis ... 31

0 Zusammenfassung

Aus dem Anlass, dass sich der Abbruch der Bauarbeiten an der Bahntrasse № 502 zum 70. Mal jährt, wurde eine Feldforschung an den wenigen, noch vorhandenen Überresten dieser Bahnstrecke im Herbst 2018 durchgeführt. Die Zusammenfassung der Ergebnisse dieser Arbeit ist hier veröffentlicht. Bei Bedarf können detailliertere Informationen über die oben angegebene E-Mail-Adresse angefragt werden.

On the occasion of the 70-year interruption of the construction work on the railway line № 502 a field research on the few surviving remnants of this railway line in autumn of 2018 was carried out. The summary of the results are published here. If required, more detailed information can be requested via the above e-mail address.

Семьдесят лет назад были остановлены строительные работы на железнодорожной линии № 502. По случаю этой даты было проведено полевоеисследование нескольких сохранившихсяостатков этой железнодорожной линииосенью 2018 года. Резюме результатов опубликовано здесь. При необходимостиболее подробную информацию можнозапросить по указанному выше адресуэлектронной почты.

1 Einleitung

Die Bahnstrecke № 502 (siehe gelbe Strecke in Karte 1)[1] gehört im strengeren Sinne nicht zur sog. Stalinbahn (Polarkreiseisenbahn). Aber sie steht – auch wenn sie nicht dem Polarkreis folgt – bzgl. des historischen Ablaufs in unmittelbarem Zusammenhang mit dieser: Sie ist das Vorprojekt der Stalinbahn. Genauere Informationen sind dem Wikipedia-Artikel zur № 502 zu entnehmen. Hier trägt die Strecke den offiziellen Titel „Bahnstrecke Obskaja – Mys Kamenny“[2]. Die dortigen Informationen werden beim Lesen dieser Arbeit vorausgesetzt und daher nur in Einzelfällen wiederholt.

Historisch und neuzeitarchäologisch ist die № 502 nicht annähernd so gut aufgearbeitet worden wie die Stalinbahn selbst. Dies ist einer der Antriebsmomente für dieses Forschungsprojekt. Hinzu kommt noch der zunehmende Verfall der Bauwerke (der Bahndamm und die Infrastruktur). D. h., den derzeitigen Zustand zu dokumentieren bzw. zu beschreiben ist der andere Beweggrund für diese Forschung.

Das Forschungsteam (im Folgenden „Team“ genannt) besteht aus vier Personen und ist im Impressum dieser Webseite genannt.

2 Namensgebung № 502

In dieser Abhandlung wird der Name № 502 benutzt. Damit ist eine klare Abgrenzung zu den Bahnabschnitten № 501 und № 503 der Stalinbahn gegeben. Ob dies historisch die richtige Bezeichnung ist, wird schon im Wikipedia-Artikelabschnitt „Bezeichnung des GULag-Bauprojektes …“[3] versucht zu klären. Leider nicht eindeutig, da die Quellen (alle in russischer Sprache) unterschiedliche Angaben

machen (mal № 501, mal № 502). Der Autor möchte die Leser dieses Beitrags bitten, zur Klärung der richtigen Bezeichnungs-Nr. beizutragen, indem diese die angegebenen Quellen – u. U. von einem anderen Blickwinkel – studieren bzw. interpretieren. Zum Zwecke dieser „Namensforschung“ sind die im Wikipedia-Artikel zitierten Quellen hier im Originaltext angegeben (siehe Kapitel 9 „Verzeichnis von Einzelnachweisen“).[1]

3 Vorbereitung

Die Vorbereitungen auf eine Feldforschungsarbeit[2] erfolgen üblicherweise folgendermaßen:

1. Literaturstudium (allg. zugängliche Informationen)
2. Kartenstudium (mit Schwerpunkt auf Karten aus und nach der Bauzeit)
3. Archivarbeit (nicht veröffentlichte Informationen)
4. Befragung von Zeitzeugen

3.1 Literaturstudium

Das Literaturstudium ist mit dem schon genannten Wikipedia-Artikel „Bahnstrecke Obskaja–Mys Kamenny“ – soweit erkennbar – hinreichend abgeschlossen.

3.2 Kartenstudium

Von der insgesamt 500 km langen Strecke (siehe gelbe Strecke in Karte 1)[1], geht es in dieser Arbeit um den ersten, ca. 120 km langen Teil, dessen Verlauf damals schon fertig geplant war und mit dessen Ausführung begonnen wurde bzw. begonnen werden sollte (siehe Karte 2, zwei zusammengesetzte und ergänzte Sowjetische Generalstabskarten im Maßstab 1:200.000 aus den Jahren 1989 und 1965). Ergänzend liegen noch genauere Kartenblätter vor.[3]

Von dieser ersten 120 km langen Teilstrecke will das Team den in Karte 2 eingerahmten Abschnitt betrachten bzw. exemplarisch (d. h. an ausgewählten Beispielen) vor Ort untersuchten (siehe Karte 3).

---

[1] Die Quellennummern aus dem erwähnten Wikipedia-Artikel stehen nicht in eckigen Klammern, sondern in normaler Nummerierung. Die eckigen Klammern sind den Quellenverzeichnis dieser Arbeit vorbehalten.

[2] Gemeint sind hier die theoretischen, nicht die praktischen bzw. technischen Vorbereitungen

[3] Es gibt auch Kartenmaterial der ersten 120 km im Maßstab 1:100.000.
Siehe dazu folgende Kartenblätter (aus den Jahren 1956 bis 1972):
Q42-037,038 (без части рамки)
Q42-039,040 ХАЛАСПУГОР 61-64-68 (+)
Q42-027,028 р ЮНЪЯХА 62-68 (+)
Q42-029,030 ЩУЧЬЕ 53-54-56 (+)
Q42-041,042 БЕЛОЯРСК 65-72 (+)

3.3 Archivarbeit

Die Arbeit im Archiv steht noch aus und der Autor kann Interessierte an diesem Thema nur innigst bitten, an dieser Stelle den Faden aufzugreifen und mitzuarbeiten. Es stehen Besuche in folgenden Archiven an:

Stadtarchiv von Labytnangi: Platz. V. Naka, 1; площадь имени Владимира Нака, 1
Stadtarchiv von Salechard: St. Republika, 137-a; ул. Республики, д. 137Б
Staatsarchiv in Salechard: St. Republika, 73; ул. Республики, д. 73

Die Arbeit wird dadurch erschwert, das alle „Spuren" bzw. Hinweise immer zu den Dokumenten der Bahnstrecke „Chum–Igarka" (Polarkreiseisenbahn) führen; oder man geneigt ist, hier anzufangen. Dies deswegen, weil zu dieser Bahnstrecke wesentlich mehr veröffentlicht wurde, als zur № 502. Bei der Suche geht es aber darum, das Augenmerk auf Dokumente zu legen, die vor dieser Zeit (also quasi unabhängig von der Bahnstrecke „Chum–Igarka") abgelegt worden sind. Leider gibt es die Vermutung, dass wegen der grundsätzlichen Korrektur des Streckenverlaufs bzw. der Verlegung des Streckenendes von Mys Kamenny nach Igarka, die Dokumentationspflicht entweder nicht ganz so ernst genommen worden ist oder sogar bewusst Dokumente zur № 502 vernichtet worden sind. Immerhin berichten die Quellen – bzgl. des Stopps des Projektes – von der Fehleinschätzung, am Ende der Strecke einen Hochseehafen bauen zu können.

3.4 Zeitzeugen

Dieser Punkt hängt eng mit Punkt 3.3 zusammen, denn die Zeitzeugen sind auch in den Archiven zu suchen. Es ist ansonsten schwierig auf namentlich bekannte Zeitzeugen zu stoßen. Es sei denn, man trifft durch Zufall oder durch ganz andersartige Quellen auf Informationen bzw. Zeitzeugenaussagen. Üblicherweise findet man in den Archivunterlagen die Namen der am Bahnbau Beteiligten in Form von Listen. Dass können „zivile" Mitarbeiter – die sog. „Freien" – sein, aber auch Namenslisten der Gefangenen, die in diesem, für den Bahnbau eingerichteten GULag-Außenstellen, die hier untersucht worden sind, arbeiten mussten.

Da nunmehr 70 Jahre seit Beendigung des Projekts vergangen sind, ist zu vermuten, dass die meisten der gut ausgebildeten zivilen Kräfte, die Kenntnisse über die Absicht, Organisation und Abbruch des Baus hatten, damals durch ihre Ausbildungszeit schon älter waren, sodass diese Menschen mit hoher Wahrscheinlichkeit heute nicht mehr leben. Die in Russland relativ geringe Lebenserwartung bei Männern unterstreicht diese Vermutung.

Somit bleiben nur die damals sehr jungen Teilnehmer an dem Bauprojekt: Es darf angenommen werden, dass dies nur Gefangene gewesen sein können, die in sehr jungem Alter an der Strecke arbeiten mussten. Nachteil für eine Befragung ist jedoch, dass junge Gefangene nur über ihren persönlichen Eindruck berichten können; Einblick in die Streckenplanung und Bauabläufe hatten diese sicher nicht. Als Gefangene kommen prinzipiell sowjetische Staatsangehörige in Frage, aber auch Kriegsgefangene des 2. Weltkriegs. Wegen der schon erwähnten geringeren Lebenserwartung russischer Männer kommen eher deutsche Kriegsgefangene als Zeitzeugen in Frage. Daher sind, wenn es nicht schon zu spät ist, umgehend die Gefangenenlisten in den genannten Archiven nach deutschen Namen (mög-

lichst mit Geburtsdatum) zu durchsuchen. Anschließend müssen die Namen mit Einwohnermeldedateien in Deutschland abgeglichen werden. Ein Vorhaben, welches großen Arbeitseinsatz erfordert.

3.5 Forschungsgeschichte

In der Literatur sind keine Forschungen über die Strecke und somit auch nicht über die untersuchten Fundstellen bekannt. Daher konnten hier keine Grabungs- und Sondierungsergebnisse einer vorherigen Feldforschung einfließen.

3.6 Ordnungskriterien der Bebauungen

Mit hoher Wahrscheinlichkeit hatten die Lager zur Zeit der Erbauung Namen bzw. Bezeichnungen, um diese voneinander zu unterscheiden. Nach dem derzeitigen Wissensstand ist diese Nomenklatur nicht bekannt. Es ist zur Differenzierung der Lager aber wichtig, ein Ordnungskriterium einzuführen, bis die ehem. Bezeichnungen bekannt sind (diese sind somit als Arbeitstitel zu betrachten). Da ausgeschlossen werden kann, dass das lateinische Alphabet verwendet wurde, wird dieses hier angewendet. Begonnen wird mit „A“ für die Überreste des ersten Lagers am Beginn der № 502 an der Bahnstation Obskaja (an der Ortschaft Obskoj). Ab hier wurde fortlaufend in der Karte 2 das Alphabet benutzt.[4]

Hierbei stellt sich die Frage, wie mit den Bauten zu verfahren ist, die offensichtlich keine typischen Merkmale eines Lagers haben (d. h., die nicht in Gruppen beieinanderstehen oder quadratisch[5] umzäunt sind). Hier wird eine numerische Unternomenklatur verwendet. Diese lässt auch zukünftig die Möglichkeit zu, einzelnen Hütten oder sogar Fundstücken eine Zuweisung zu geben, die auf den ungefähren Standort schließen lässt (Beispiel: Es gibt K[6] aber auch K1).

3.7 Abgrenzungen bzw. Schnittstellen zu anderen Disziplinen

In dieser kurzen Abhandlung ist es nicht möglich, alle angrenzenden Disziplinen zu betrachten, geschweige denn wissenschaftlich in Gänze zu behandeln. Zu diesen angrenzenden Disziplinen gehören u. a. die Fachgebiete Biologie, Geologie, Pedologie (Bodenkunde), Hydrologie und Geomorphologie (Landschaftsformenkunde).

[4] Auf längeren Streckenabschnitten, wo kein Lager in den Karten zu sehen ist, wurde in dem Fall ein Buchstabe übersprungen, falls sich noch zu kennzeichnende Fragmente (z.B. ein unbekanntes Lager) finden. Wegen der Verwechselung der ähnlichen Buchstabenhaben „I“ und „J“ wurde nur „J“ verwendet.
[5] Quadratisch deswegen, weil bei einem Viereck eine quadratische Umzäunung die größte Fläche einschließt.
[6] Welches man auch als K0 bezeichnen könnte, z.B. wenn auszufüllende Eingabefelder in Datenbanken dies notwendig machen.

4 Feldforschung

4.1 Einleitung

4.1.1 Zur Prospektion

Zuvor (also noch in der Vorbereitungsphase) erfolgte eine Fernerkundung der zur Untersuchung anstehenden Gebiete. Dies kann man bereits als erste Prospektion der zu untersuchenden Elemente betrachten. Luftbildaufnahmen trugen erheblich dazu bei, weil sie Aufschluss gaben, wo eine spätere Bodenprospektion sinnvoll ist.

Dies erfolgt im Detail insofern, dass

a) Schattenmerkmale so manchen gradlinigen Verlauf, der durch Menschenhand verursacht wurden, erst sichtbar machen (Schräglicht je nach Tageszeit der Aufnahme),
b) sich Bewuchsmerkmale in der Art und Höhe des Bewuchses in bestimmter Relation zueinander zeigen; z.B. das Ausheben eines Wassergrabens ergibt im Nachhinein eine so große Verringerung des Wassergehaltes der obersten Bodenschicht (rechts und links des Grabens), dass sich hier – in den wenigen Sommermonaten – ganz andere Pflanzengattungen ansiedeln, die im ganzjährig sumpfigen Boden nicht gedeihen können (z.B. höherwachsende Pflanzen wie Bäume oder Erlengestrüpp) oder auch, dass das Vermodern von Holz zu einer Nährstoffansammlung im Boden führt, so dass sich auch hier höheres Strauchwerk bilden kann[7] und
c) Bodenmerkmale Veränderungen der Landschaft zeigen (z.B. durch Aufschütten eines Dammes).

Dies, gepaart mit einigen Kniffen (z. B. Falschfarbenbetrachtung), führt zu einer Hervorhebung von Einzelheiten im Gelände, wie man sie aus der Perspektive am Boden niemals bekommen kann. Auch das Team hätte ohne diese vorherige Geländeinterpretation keine Orientierung am Boden gehabt. Die Ordnung, die man aus der Luft erkennen kann ist am Boden noch nicht mal zu erahnen. Bei der Auswertung der Luftaufnahmen meint man sogar zu erkennen, wo sich Fundamente unter der Vegetationsschicht abzeichnen können.

4.1.2 Vorstellung und Lage des Fundkomplexes

Die Literatur gibt Hinweise darauf, dass die ca. 500 km lange, lediglich geplante Bahntrasse № 502 nur im ersten Teil – also ab der Bahnstation Obskaja – angefangen worden ist zu bauen. In anderen Quellen sind nur die Vorbereitungen für den Brückenbau über die Flüsse Charbei (Харбей) und Schtschutschja (Щу́чья) belegt.

Um diese Aussagen zu verbinden, wurde entschieden den Streckenabschnitt am rechten und linken Ufer des Flusses Charbei in dieser Forschungsarbeit näher zu untersuchen (siehe Karte 2). Dies hatte

[7] Warum die scharfe Abgrenzung der Vegetation durch die o.g. Merkmale entsteht, ist eine Frage an die Biologen. Sicherlich sind hier die chemischen Vermoderungsprozesse des Holzes zu nennen, die gewissen Pflanzen einen Standortvorteil ermöglichen.

zudem auch praktische Gründe. Dieser Streckenabschnitt ist auf dem Wasserweg relativ[8] gut zu erreichen. Er liegt aber so weit außerhalb des „Einzugsbereichs“ bewohnter Ortschaften (es gibt keine Straße dorthin), dass ein ungemäßes Verhalten (Diebstahl, unbewusste Zerstörung oder Vandalismus) über einen 70 Jahre langen Zeitraum im Großen und Ganzen ausgeschlossen werden kann.

Die hier beschriebene In-situ-Feldforschung fand im September 2018 statt. Der September wurde nicht zufällig gewählt: Es ist der Monat in dem die Temperatur keine großen „Ausreißer“ nach oben oder unten macht; d. h., nachts gibt es nur leichten Frost und tagsüber steigt die Temperatur selten über 15 °C. Die gefürchtete Stechmückenplage der Tundra ist dann ebenfalls vorbei. Alles in allem ein idealer Monat zum Arbeiten.

Sonstiges, insbesondere zur An- und Abreise dieser Forschungsunternehmung sind dem Reisebericht [4] zu entnehmen.

4.1.3 Zum Arbeitsmaterial

Prinzipiell waren die Arbeitsmittel und -materialien relativ einfach. Zwar kam ein moderner GPS-Empfänger zum Einsatz, um die zuvor ausgesuchten Punkte – nach einer vorher festgelegten Reihenfolge – schnell zu finden, aber was die archäologische Ausstattung an Werkzeugen betrifft, wurde recht eingeschränkt gearbeitet. Dies war der Praktikabilität bzw. den Kosten geschuldet.[9] So war z.B. das übliche, gut ablesbare ´Stahlrollmaßband mit Handgriff` nur eine, mit Längenmarkierungen versehene, nicht dehnbare Kordel mit einer Ablesegenauigkeit von ≤ 5 cm.[10] Und statt einer Drohne verfügte das Team für Aufnahmen von oben auf die zu holographierenden Objekte nur über einen langen Stab. Und anstelle einer 360°-Kamera musste die „Panoramafunktion“ moderner Kameras dienen.

Da keine klassische Feld-Archäologie (mit „zerstörenden“ Ausgrabungen) geplant war, erfolgten alle Freilegungen bzw. Beseitigungen mit Frischholzsägen und Schutzhandschuhen anstatt mit Kelle und Pinsel.

4.1.4 Zentrale Fragestellung

Die vorgestellten Forschungen unterteilen sich in zwei Fragestellungen:

1. Inwieweit ist eine Trasse in dem untersuchten Gebiet gebaut worden? Welchen Fertigungsstand hatte sie erreicht?
2. Was ist für den Bau einer Infrastruktur damals bereits alles errichtet worden? Was ist heute noch übrig?

---

[8] „relativ“ heißt hier, dass man mit Booten (in diesem Fall Kajaks) zwar – abhängig vom Wasserstand – innerhalb eines Tages an die geplante Querung von Bahnstrecke und Fluss kommen kann (ca. 15 km von der nächsten Straße entfernt). Ein Zurückkommen auf gleichem Wege ist praktisch ausgeschlossen, weil der Fluss Charbei aus dem Polarural kommt und über viele Stromschnellen und Hindernisse in die Ebene fließt. Ohne Hubschrauber ist man gezwungen, sich den Weg durch ein weitverzweigtes und sehr unübersichtliches Delta von mäandrierenden kleinen und großen Flüssen bis hin zum Strom Ob (ca. 45 km) zu suchen.

[9] Maximale Raum- und Gewichtsvorgaben für Gepäck bei der Anreise aus Europa; dies insbesondere bei der Wahl der mitgebrachten Boote, um an die recht entlegenen Streckenabschnitte zu kommen.

[10] Daher ist auch keine Längenangabe in den Skizzen genauer als 5 cm dargestellt.

4.1.5 Unterteilung der Fundorte – Analyse der Merkmale

Grundsätzlich kann man die Merkmale (z.B. Aussehen, Größe, örtlich, zeitlich) nach Typen und Klassen weiter differenzieren bzw. gruppieren.

Die erste Merkmalanalyse (die Örtlichkeiten der Bebauungen zueinander) wurde mit der Festlegung einer Nomenklatur im Kapitel 3.6 schon abgearbeitet.

Auch das zweite Merkmal (Bauten sind mal umzäunt, mal nicht umzäunt) wurde schon angesprochen, denn es handelt sich eben nicht ausschließlich um typische, umzäunte Gefangenenlager. Diese sollen hier als zwei Typen definiert werden. Innerhalb dieser Typen („I“ für umzäunt und „II“ für nicht umzäunt) werden folgende (Objekt)-Klassen definiert:

a) Es gibt offensichtlich frühe, provisorische Bebauungen (sog. Erdhütten)
b) Es gibt die „klassischen“, relativ großen Gefangenenbaracken
c) Es gibt einzeln stehende, relativ kleine Bebauungen mit kleinen Wohnbereichen
d) Es gibt Bebauungen die logistischen Charakter hatten (z.B. Entladestellen am Fluss oder Flüssigkeitsspeicher)

Anmerkung: Bauwerke, die direkt zur Bahntrasse gehören (z.B. Bahndammabschnitte, Brücken), werden zwecks geringer Anzahl in dieser Ausarbeitung nicht nach Merkmalen differenziert.

Klasse	Typ I: umzäunt	Typ II: nicht umzäunt
a) Erdhütten	Ia	IIa
b) „klassische“ Baracke	Ib	IIb
c) kleine Bebauungen	Ic	IIc
d) logistische Bebauungen	Id	IId

Neben diesen mehr oder weniger binären Merkmalen (d. h. ja/nein-Aussagen), gibt es aber auch Merkmale die sich auf eine kontinuierliche Größe beziehen. Ferner gibt es sich (an anderer Stelle) nicht wiederholende Merkmale. Hierzu gehören z.B.:

- der Grad des Verfalls der Bauwerke oder
- Bauwerke mit ganz besonderen Kennzeichen

Diese Merkmale werden systematisch anders behandelt bzw. dargestellt (z.B. durch die statistische Verteilung aller Bauwerke über eine „Verfallssachse“, Auflisten und Bewerten der ganz besonderen Kennzeichen).

Letztlich kann noch erwähnt werden, dass bewusst darauf geachtet wurde, dass möglichst unterschiedliche „Groß-Exponate“ (z.B. zerfallene Erdhütten sowie gut erhaltene Baracken) untersucht wurden.

4.1.6 Spezielle Auswertung, Bewertung, Interpretation

Auswertungen, Bewertungen oder Interpretationen werden in der Regel am Ende einer Forschungsarbeit gemacht. Mit Rücksicht auf die Übersichtlichkeit sind Annahmen (d. h., Aussagen bzw. Schlüsse und manchmal subjektive Vermutungen) die sich speziell auf die einzelnen, hier folgenden Objektbeschreibungen beziehen, gleich im Anschluss bzw. im Text gemacht worden. Diese sind speziell mit dem Wort „Bewertung“ gekennzeichnet und in kursiver Schrift gehalten.

4.2 Bahnstrecke

4.2.1 Bahndamm

Die Trasse (im Bereich des untersuchten Gebiets) ist noch vorhanden und in großen Teilen als das, was sie mal werden sollte zu erkennen, nämlich eine Trasse zur Gleisverlegung. Dies gilt für die Breite, die Ebenheit der Oberfläche, aber auch für die Nivellierung innerhalb des Geländes (in Senken ist der Damm höher ausgeführt als auf Hügeln): Ein Merkmal was auf einen zukünftigen Eisenbahnverlauf hinweist; für Ketten- oder straßengebundene Radfahrzeuge ist diese Ebenheit im Gelände nicht notwendig.

Die Bahnschüttung besteht aus einem Kies-Sand-Gemisch. Dass die Vegetationsschicht zur Materialgewinnung bzw. Aufschüttung des Bahndamms abgetragen worden ist, ist an keiner Stelle zu erkennen. D. h., rechts und links des Bahndamms weist die Vegetation keine derartigen Vertiefungen oder Verletzungen auf.

Bewertung:
Zur Herkunft des Baumaterials kann vermutet werden, dass man den Kies herbeigeschafft hat[11]*, sonst hätte man in diesen nördlichen Breiten, wo das Vegetationswachstum nur langsam erfolgt, noch die Reste der Arbeiten vom Abtragen des Humusbodens bis zur mineralischen Bodenschicht und die dann erfolgte Vertiefung durch den Aushub erkennen bzw. finden müssen.*

Natürlich ist nach so langer Zeit der Damm als durchgehendes Ganzes nicht mehr vorhanden. Ab und an wurde er durch die nunmehr 70 Perioden der Schneeschmelzen und der damit verbundenen Tauwasserströme an- oder unterspült und somit teilweise abgetragen. Dies passierte jedoch in einem erheblich geringen Maße als dies bei den mit Sand aufgeschütteten Dämmen an den Bahnstrecken № 501 und № 503 im Schwemmland der westsibirischen Tiefebene, zu beobachten ist.

An Stellen wo der Damm fehlt, kann man in den schlammigen Vertiefungen deutlich die Spurrillen erkennen, welche Fahrzeuge hinterlassen haben. Auch auf den trockenen, gut erhaltenen Stücken, meint man Abdrücke von Kettenfahrzeugen im Kies zu erkennen. Diese sind aber bei weitem nicht frisch, sondern stark verwittert.[12]

In seltenen Fällen ist der Damm ohne jeglichen Bewuchs und man kann sehen, dass die Schüttung gut verdichtet ist. In den meisten Fällen besteht aber eine Grasnarbe. In einigen Bereichen ist eine Niederstammbewaldung entstanden, die das Team in manchen Fällen zwang, sich einen Weg neben

[11] Woher genau, konnte nicht geklärt werden. Kiesgruben, wie an anderen Stellen der Stalinbahn zu sehen sind, wurden hier nicht gefunden. Weder vor Ort noch auf Luftbildern.
[12] Ob diese 5, 10 oder 30 Jahre alt sind, kann nicht erklärt werden – dafür fehlt dem Team die Erfahrung dies zu beurteilen.

dem Bahndamm zu suchen. Auf eine Untersuchung und Begründung der so unterschiedlichen Biosphären wird hier – wie schon erwähnt – verzichtet.

4.2.2 Brücke

Große Brückenbauwerke brauchte es in diesem Gelände (außer über den Fluss Charbei, deren Bau ja nie begonnen wurde) nicht zu geben. An dem untersuchten Abschnitt (Karte 3) queren nur kleine Bachläufe den Damm. An diesen Stellen sind daher auch nur kleine Wasserdurchführungen aus Holz gebaut worden, die in Zeiten des Schmelzwassers sicher so beansprucht worden sind, dass diese und der darüber liegende Bahndamm zerstört worden sind.

Eine einzige Brücke, oder besser Überführung lässt sich heute noch gut erkennen. Sie ist mit dicken Baumstämmen so stabil gebaut, dass sie nicht nur Straßenfahrzeuge aushalten sollte sondern auch dem Befahren einer leicht- bis mittelschweren Lokomotive standhalten konnte.

Die Ursache für die vielen Bautätigkeiten rechts und links des Flusses Charbei war ja die damalige Überlegung, hier zunächst Infrastruktur für den Bau einer Brücke zu errichten. Die Überprüfung bzgl. des Baubeginns der Brücke hat nichts Konkretes ergeben. Es gab einen quadratischen Vegetationsbewuchs an der Stelle des linken Ufers, wo ein Brückenpfeiler hätte gebaut werden können, aber Spuren von Fundamenten oder sonstigen menschlichen Handlungen gibt es nicht.

Bewertung:
Vielleicht hat man hier – für das Gießen eines Pfeilerfundaments – damit begonnen, Steine aus dem Flussbett zu lösen. Im Laufe der Zeit hat sich die Grube mit fruchtbaren Sedimenten gefüllt, die einen guten Nährboden für das o.g. quadratische Strauchwerk ergaben.

4.3 Bebauungen

Im Gegensatz zur heutigen Erstellung von Bahnbauprojekten (wo mit hohem Maschineneinsatz gearbeitet wird, um die enormen Erdbewegungen durchzuführen), setzte man zur Zeit des hier untersuchten Bahnprojektes auf den Einsatz von Menschenkraft. Zu Hunderten ja Tausenden wurden sie an solchen Baustellen eingesetzt. Wie hoch die Anzahl der Personen war, die an der № 502 und speziell an diesen ersten 120 Kilometern eingesetzt waren, ist nicht bekannt.[13]

Diese Menschen brauchten Unterkünfte, damit in der langen Zeit des strengen sibirischen Winters die Gefangenen sowie das Wachpersonal nicht erfroren. Auch wenn diese in unzumutbarer Enge zusammengepfercht wurden, mussten doch Unterkünfte in solch großer Anzahl gebaut werden, dass sie heute einen nennenswerten bzw. übrig gebliebenen Teil der Infrastruktur rechts und links der Trasse darstellen.

Als Unterkünfte findet man heute noch Erdhütten, Baracken und Blockhütten in unterschiedlichem Zustand. Diese sind mal umzäunt gewesen, mal nicht. Mal stehen bzw. standen sie in Gruppen beieinander, mal einzeln (siehe Kapitel 4.1.5).

[13] Bekannt ist nur, dass insgesamt 45.000 [9] oder 48.000 Gefangene [10] in den Jahren 1947 bis 1949 an der gesamten Strecke von Chum bis Mys Kamenny (682 km) [11] eingesetzt wurden. Dies sicher mit unterschiedlicher zeitlicher und örtlicher Intensität.

Zu allen ab hier beschriebenen Bauten und Lagern (Kapitel 4.3.1 bis 7) gibt es Luftbildaufnahmen im Anhang (unter „Abbildungsverzeichnis“), in dem Fotos auf Details hinweisen.

4.3.1 Lager H, Einzelbaracke (mit Nebenhütte)

Das westlichste Objekt, welches in dieser Forschungsexpedition untersucht wurde, ist ein ehemals umzäuntes Trapez von 140 x 100/120 Metern auf dem ein bzw. zwei Gebäude aus Holz standen (Kategorie Ic). Nur noch Überreste des Daches sind vorhanden. Alles andere hat sich die Vegetation zurückgeholt, die als Buschwerk von ca. 1 Meter Höhe regelmäßig um die Überreste wächst.

Interessant ist, dass sich die Lagerbegrenzung auf den Luftbildern als scharfe rechteckig abgegrenzte Vegetationskante abzeichnet. Am Boden ist dieses Merkmal, eben diese scharfe Begrenzung, nicht zu erkennen. Somit kann auch nicht exakt nachgewiesen werden, wodurch dieses Merkmal entstanden ist. Vermutlich ein Zaun (Stacheldraht wurde nicht gefunden) dessen Holzpfähle als Humus für die veränderte Vegetation diente oder ein Wassergraben mit einer Aufschüttung, oder sogar beides.

Bewertung:

a) Man kann vermuten, dass es sich hier um ein Haupt- und ein Nebengebäude handelt. Für eine genauere Bestimmung sind die Überreste zu verwittert.

b) Das Objekt hat einen ähnlichen Charakter wie das Team ihn schon einmal an der № 503 angetroffen und in http://wikimapia.org (Benutzername: CharlyVJN) beschrieben hat.[5] Es ist zu vermuten, dass die Lager- bzw. Kompanieführung hier untergebracht war und diese sich durch den Zaun vor schnellen Überfällen der Gefangenen schützen wollte. Die zweite Hütte bot vielleicht dem Wachpersonal eine Unterkunft.

4.3.2 Lager I

Hier nutzte man eine Geländekante aus, um mehrere Erdhütten zu errichten. Man kann erkennen, dass bei Erdhütten das Dach nicht durch die Erdwälle gehalten worden ist, sondern auf Stützen gelagert wurde, welche bis zum Boden der Hütte reichten. Diese kann man zu großen Teilen noch sehen. Dies jedoch fotografisch festzuhalten ist zwischen den neu gewachsenen Stämmen schwer. Das Dach selbst fehlt.

Bewertung:
Wahrscheinlich ist das Dach durch eine nicht ausreichende Gründung der Pfeiler früh heruntergefallen und hat mit dem hineinlaufenden Wasser guten Humus für die dann entstandene, auffallend quadratisch wirkende Bewaldung gebildet.

Eine spezielle Abdichtung, damit kein Regen- oder Schmelzwasser in die Hütten lief, ist nicht zu sehen.

Bewertung:
Vielleicht gab es diese auch nie, sondern man hat einen kleinen Damm an drei Seiten des Erdlochs aufgeschüttet, der das Wasser abgehalten hat.

Eine Erdhütte wies eine Vergitterung auf. Das diese nur aus Metallstreifen bestand und es keine Stäbe waren, weist erneut auf ein Provisorium hin.

Bewertung:
Es gilt zu vermuten, dass Menschen in dem Gebäude festgehalten wurden, als dass Menschen hier nicht eindringen sollten. Warum aber Menschen hier eingesperrt waren lässt sich nur aus der Analogie zu anderen Lagern herleiten (Bestrafung, erhöhte Fluchtgefahr, Schutz vor den Mithäftlingen oder Schutz der Mithäftlinge).

Zu erwähnen sei noch, dass es in diesem Lagerpunkt nicht nur Erdhütten gab, sondern auch Hütten auf der Ebene, die die Geländekante nicht ausnutzten, um drei von vier Wänden zu sparen.

Aus der Luft ist zwar eine gewisse Ordnung zu erkennen, aber eine strenge bzw. deutlich abgegrenzte Einfriedung ist nicht zu erkennen (trotzdem die Zuordnung nach Kategorie Ia). Ein Umstand der zusammen mit den Erdhütten auf eine provisorische, wohl frühe Behausung schließen lässt, wie dies im Kapitel „4.3.4 Erdhütten K1“ auch erkennbar ist.

4.3.3 Bauten J1, im Bereich des Flussufers

In Ufernähe gab es Bauten die nicht umzäunt waren und deren Anordnung auch nicht zum Ziel hatten ein Quadrat zu bilden (Kategorie IId).

Bewertung:
Mit den Kenntnissen bzw. Hinweisen aus der Literatur, dass über den Fluss – zumindest im Frühjahr – Material angeliefert wurde und er somit die wichtigste Verkehrsverbindung war, gibt der Vermutung Nahrung, dass diese Hütten Lagermöglichkeiten für Geräte, Materialien oder Lebensmittel darstellten, die man nicht im Freien lagern wollte oder konnte (Diebstahl, Zerstörung durch Wetter oder Menschenhand).

4.3.4 Lager K1, Einzelbaracke (mit Nebenhütte)

Für diesen Bereich kann man kaum eine Einfriedung bzw. Umzäunung erkennen. Lediglich eine Baracke ist nachweisbar. Übrig geblieben sind hier nur noch einige Stützpfeiler, die das Satteldach – welches heute auf dem Boden liegt und mit Strauchbewuchs durchlöchert ist – gehalten haben.

10 Meter nordwestlich gibt es zudem eine Holzkonstruktion, die das Flach- oder Pultdach eines Schuppens gewesen sein könnte (Kategorie IIc).

Bewertung:
Auch hier gilt wieder die Vermutung, dass es sich um eine Hauptbaracke (untypische Ausnahme, weil relativ groß) und eine Nebenhütte wie Lager „H“ handelt. Es weist – wie schon erwähnt – einiges auf die Unterbringung der Kommandantur hin.

4.3.5 Lager K, Erdhütten

Die, von den Luftaufnahmen schon zu vermutende, andersartige Anordnung der ehem. Bebauungen, bestätigt sich auch vor Ort.

Dieser Bereich ist eine langestreckte Ansammlung von mittlerweile recht verwitterten Erdhütten. Diese nutzen sichtbar die Geländekante aus. Man kann deutlich erkennen, wie Einschnitte in die Geländekante bewusst gegraben oder durch natürliches Vorhandensein ausgenutzt wurden, um darauf ein Dach zu setzten. Diese Konstruktionen waren meist einfach, aber es gab auch mindestens eine große Erdhütte mit recht aufwändiger Grundkonstruktion (Kategorie IIa).

4.3.6 Lager L

Dieses Lager wurde – wie auf Luftbildern deutlich zu erkennen – mit einem Quadrat (130 x 140 Meter) umschlossen (Kategorie Ib).

Das in diesem Lager besterhaltene Gebäude ist eine klassische Blockhütte mit Satteldach. Die Wände wirken heute noch sehr stabil. Der sichtbare Bereich der Außenseite ist 2,1 Meter hoch. Wenn man den Basisstamm freilegt, beträgt die Höhe der Außenwand überall 2,3 Meter, was auch der Deckenhöhe im Gebäude entspricht. Der Giebel ist als Dreieck separat aufgesetzt, verfügt über eine ausgeprägte Tropfkante und ist gut erhalten. Lediglich das Dach ist teilweise eingefallen, aber ein großer Dachüberstand ist noch deutlich zu erkennen.

Die Hütte besitzt einen fensterlosen Innenbereich. Da ein Dachdurchführungsblech für einen Kamin noch heute zu sehen ist, gab es hier eine nicht mehr zu erkennende Heizmöglichkeit. An den Kopfseiten dieses Innenraumes sind jeweils zwei gleichgroße Vorräume bzw. Flure zu finden. Nur in diesen Räumen gibt es, neben den Zutrittstüren von außen, auch Fenster. Die Fenster sind im Gleitrahmen eingesetzt, mit Sprossen unterteilt und – was heute noch zu sehen ist – verglast worden. Von außen trägt das Fenster eine schmucklose Einfassung.

Zur besseren Isolierung der Blockhütte sind auf die Außenseite der Wandstämme zunächst Holzleisten genagelt worden. Diese Holzleisten (sie sind so gleichmäßig, dass sie maschinell hergestellt und vermutlich nicht vor Ort gefertigt worden sind) sind noch gut zu erkennen. Der dann verwendete „Putz“ aus einer Mischung aus Sand und Lehm ist größtenteils wieder abgefallen. Diese Art der Isolierung (Holzleisten mit Bodenmaterial) ist für alle Lager an der sog. Stalinbahn typisch und weist darauf hin, dass dieses Gebäude kein Provisorium mehr war.

Nutzung: Es spricht einiges dafür, dass es sich bei dem Innenraum um eine Gefängniszelle handelt, da

- die Zelle über keine Fenster verfügt,
- die Innenseite der Tür großflächig metallbeschlagen ist,
- dieser Metallbeschlag, von innen – ggf. mit einem Werkzeug – so „bearbeitet“ worden ist, als wollte jemand ausbrechen und
- die Tür eine kleine Sichtklappe hat.

Auf dem Verbindungsweg von diesem Lager in Richtung Bahntrasse gibt es noch die Überreste einer Hütte. Wie an vielen Stellen ist die Hütte eingestürzt und das Satteldach liegt am Boden. Der Giebel ist noch erhalten und gut erkennbar. Es gilt allgemein noch die Frage zu klären, welche Aufgabe diese

Hütten, die außerhalb der eigentlichen quadratischen Einzäunung liegen, hatten. Unüblich ist dies für Lagerpunkte an der Stalinbahn nicht.[14]

4.3.7 Lager M

Dieser Lagerpunkt hat eine besondere Struktur bzw. drei Auffälligkeiten:

1. Nördlich der Strecke standen wohl drei aneinander gereihte größere Gebäude die nicht sichtbar umzäunt waren. Diese Gebäude sind nahezu vollständig verschwunden. Auf der einen Seite vermittelt die Betrachtung der wenigen Überreste (sehr wenige Balken, die verbliebenen Backsteinhaufen sind zu klein für einen ganzen Kamin) den Eindruck, dass die Gebäude (oder zumindest Teile davon) demontiert worden sind. Auf der anderen Seite bildete die Verrottung von ausreichend viel Holz guten Humus für das entstandene „Dickicht". Somit könnten sich die fehlenden Backsteine, rund um die deutlich zu erkennenden Überreste der Basis der drei doppelzügigen Backsteinkamine (zumindest in dem östlichen Gebäude), auch im größeren Umkreis unter der dicken Vegetationsschicht „verstecken" (Kategorie IIb).
2. Trotzdem gab es auch hier eine typische quadratische Einfriedung (hier: 120 x 140 Meter). Diese schloss aber nicht die drei Baracken ein, sondern wurde – von der Bahnstrecke aus gesehen – hinter den Häusern eingerichtet. Aber statt Lagerbaracken findet sich hier lediglich ein zylindrischer Tank. Dieser wurde offensichtlich in einer Art Holzgestell gehalten. Überreste der Halterung sind noch zu erkennen. Nachdem die Halterung zerbrach, ist der Tank um ca. 160° zur Seite gerollt, so dass die einzige, zu erkennende Befüll- bzw. Entleerungsöffnung, gerade noch am Boden zu sehen ist. Das Behältervolumen kann auf 20 m³ errechnet werden (Kategorie Id).
   Bewertung:
   Das zu lagernde Medium könnte ein Treib- oder Brennstoff gewesen sein. Dafür spricht auch der Schutz durch eine Umzäunung. In dieser relativ wasserreichen Gegend besteht sicher kein Bedarf an einem so großen Wasserspeicher.
3. Unmittelbar südlich der Strecke lässt die auf den Luftbildern an der zu erkennenden Vegetation Bebauungen vermuten, die – für Lager untypisch – unmittelbar an der Strecke liegen. Dass es hier Bebauungen gab, wird gestützt durch den Vermerk von Gebäuden auf einer alten Karte [6]. Näheres wurde in dieser Forschungskampagne nicht untersucht (Kategorie IIb).

4.4 Fundstücke

Es sind erstaunlich wenige Fundstücke durch direkte Sichtung entdeckt worden. Bestimmt hat die Vegetation einiges bedeckt, aber so unberührt wie alles erscheint, hätte man mit mehr Fundstücken rechnen können. Das Team hat keines der entdeckten Exponate mitgenommen – letztlich fehlte dem Team auch die Erlaubnis dies zu tun. Die wenigen interessanten Stücke sind eine Petroleumlampe, eine Nageldose und eine Ansammlung (Haufen) von ca. 1 Liter Glasflaschen, die erstaunlicherweise alle nicht zerstört waren.

[14] Neben einer Unterbringung für Wachleute oder Kommandanten wird in anderen Quellen, die die Lager auf der Bahnstrecke № 501 beschreiben, auf eine Bäckerei bzw. Fischtrocknungshütte hingewiesen.

5 Allg. Auswertung, Bewertung, Interpretation

5.1 Bahnstrecke

Folgende, allgemeine Aussagen bzw. Schlüsse und Vermutungen können zur Bahnstrecke bzw. zu dessen Bau gemacht werden (spezielle auf das Objekt bezogene Annahmen sind in den Kapiteln, die das jeweilige Objekt behandeln, gemacht worden):

a) Die Art des Dammes lässt deutlich auf die Vorbereitung für einen Eisenbahnverkehr schließen (erkennbar hoher Aufwand bzw. Erdbewegungen, Bemühungen die Geländeunebenheiten auszugleichen, Dammbreite passt für eine eingleisige Strecke).
b) Auf dem untersuchten Abschnitt haben noch nie Bahnschwellen oder Schienen gelegen. Vergleicht man dies mit der relativ ungenauen Karte auf Seite 142 von [7], so erhält man zwei sich wiedersprechende Aussagen aus der Karte:
   1) Über die Strichlänge, die die Bahnstrecke darstellt, wird angedeutet, dass die ersten ca. 25 km der Bahnstrecke gelegt worden sind. Das Team untersuchte die Bahnstrecke erst von Kilometer 30 bis Kilometer 36.
   2) Aber der Strich endet erst bei der geographischen Länge von 67° Ost (im Text auf Seite 143 sogar „Die Bahn führt … bis zum 68. Längengrad“). Nach dieser Angabe hätte das Team Spuren von ehemals verlegten Schienen entdecken müssen, weil es den Bereich von 66°40‘ bis 66°50‘ untersuchte.
c) Die Absicht, Schienen zu verlegen, kann man schon sehr deutlich auf den Luftbildern erkennen (z.B. das Einhalten von Radien). Die Wege zwischen Bahndamm und den Lagern sind ähnlich gut zu erkennen. Aber erheblich deutlicher als auf den Luftbildern ist am Boden zu erkennen, dass der Zustand dieser „Lagerzufahrten“ ein anderer ist: Eine Dammschüttung gibt es bei den Verbindungswegen nicht. Die auf den Luftbildern gut zu erkennenden parallelen Spuren stammen wahrscheinlich von Kettenfahrzeugen, die eine durch das Team vermessene mittlere Spurbreite von exakt 3 Metern(!) haben.[15] Die Spuren verlaufen direkt auf der Vegetation. Da relativ wenige Spurrillen zu finden sind, die den Boden tiefer eingedrückt haben, besteht die Vermutung, dass hier nur über gefrorenen Boden gefahren worden ist. Wie alt die Spuren (genauer: die „Verletzung“ der Vegetation ist) kann – wie schon erwähnt – nicht gesagt werden. Die Spuren scheinen aber wohlüberlegte Verbindungen zwischen Bahndamm und Lager zu sein. Von willkürlichem Umherfahren kann hier nicht gesprochen werden.
d) Der Abstand von der Bahnstrecke zu den einzelnen Lagern unterscheidet sich erheblich. D. h. konkret sind die Abstände von der Bahnstrecke bis zu den Eingängen der Lager: „Lager H“: 70 Meter, „Lager J“: 700 Meter, „Lager L“: 300 Meter und „Lager M“: 140 Meter
e) Mit der Brückenkonstruktion über den Fluss Charbei ist in keinem erkennbaren Maße begonnen worden.

5.2 Lager

Folgende Aussagen bzw. Schlüsse und Vermutungen kann das Team unter der Berücksichtigung machen, dass nur die „zerstörungsfreie“ Vorgehensweise angewendet wurde. D. h., es wurde weitgehend auf Grabungen und Sondierungen verzichtet.

[15] Siehe Aussage zur Genauigkeit der Instrumente

a) Die Verbreitung von provisorischen Erdhütten ist im Verhältnis zu den festen Hütten auffallend hoch. Das begründet sich mit der relativ kurzen Projektlaufzeit von 1947-1949. Als die ersten Gefangenen hier ankamen haben sie Erdhütten gebaut. Damit kann man, mit dem begrenzen Bauholz ein Optimum an umbautem Raum schaffen, weil auf Wände verzichtet werden kann, bzw. diese durch Anhäufen von Erdwällen so gebaut werden, dass Schmelz- und Regenwasser nur in geringem Umfang eindringt. Einzige Voraussetzung ist eine Hanglage, so dass die Erdhütte durch das Gefälle innen entwässert wird.
b) Es sind fast an keiner Stelle abgebrannte Holzstümpfe oder gar Reste von abgebrannten Hütten zu sehen (einzige Ausnahmen: Eine Erdhütte im Lager J und im geringen Ausmaß im Lager H).
c) Auffallend ist, dass die Überreste der Holzstämme, aus denen die Häuser und auch die Brücken gebaut worden sind, nicht die Stämme sind, die man in unmittelbarer Umgebung schlagen konnte. An einer Vielzahl von Baustümpfen die heute – 70 Jahre später – noch so deutlich und mit erstaunlich geringer Verwitterung zu sehen sind, ist dies erkennbar[16]. Sie haben nicht diesen Durchmesser und können nur für kleinere Holzbauten oder als Brennholz verwendet worden sein. Es liegt daher nahe, dass große Mengen an Holz herbeigeschafft wurden.[11] Dies machte man zu dieser Zeit mit großen Schlitten, die von kräftigen Kettenfahrzeugen (Raupen) gezogen wurden [8])[17].
d) An den Baukonstruktionen ist zu erkennen, dass die Stämme über so regelmäßig gearbeitete Zapfen verfügen, dass es naheliegt, dass die Stämme schon vor der Anlieferung – zumindest teilweise – vom Sägewerk bzw. Zimmerleuten vorgefertigt zur Baustelle gebracht worden sind. An ihrem Bestimmungsort angekommen wurden sie – vielleicht unter Anleitung von kundigen Zimmerleuten – wie in einer Art Baukastensystem aufgebaut.
e) Für die ersten Erdhütten war die Umzäunung sicher nur rudimentär. Dies aber wohl nur für kurze Zeit. Später, als Baracken in Gruppen gebaut wurden, ist eine systematische Befestigung der Lager noch heute an dem Bewuchs gut zu erkennen (Stacheldraht wurde nicht (mehr) gefunden). Dieses zweistufige Vorgehen liegt zum einen an dem Druck, erst einmal Unterstände (Erdhütten) zu bauen, aber auch daran, in der frühen Phase auch nicht fliehen zu können: Solange noch kein Bahndamm existierte, war die Flucht in dieser unwirtlichen und den Gefangenen völlig unbekannten Gegend nicht möglich.[18]
f) Die Lage von Erdhütten orientiert sich zwangsläufig an dem Gefälle, dass das Gelände bietet (Abfluss des eingedrungenen Wassers). Daher sind die Erdhütten entlang der „Geländekante“ langgestreckt angelegt. Übliche Baracken benötigen dieses Geländemerkmal nicht und sind daher typischerweise in einem Quadrat von etwa 100x100 Metern angeordnet.
g) An Hand der Informationen, die man den Luftaufnahmen entnehmen kann, gibt es vermutlich auch Bauten, die der Schiffsentladung dienten. Diese waren zweckmäßigerweise in Ufernähe und hatten keine Umzäunung.
h) Gebrauchsgegenstände des täglichen Lebens sind weitgehend in der Vegetation verschwunden. Hier mal drei Beispiele. Eine **Petroleumlampe** (der Fundort befindet sich nördlich des

[16] Auffallend ist, dass diese mehrheitlich in einer Höhe von ca. einem Meter abgesägt worden sind. Ein Indiz dafür, dass hier bei hoher Schneedecke gearbeitet worden ist.
[17] Diese Aufnahme soll laut der Quelle aus Ostsibirien stammen (Kolyma-Region). Interessanterweise bezieht Tomasz Kizny das Bild auf die Martwa Droga (1949-1953)[12] (FOTOGRAFIE ARCHIWALNE, Bild 8 von 15)
[18] Trotzdem gibt es in der Literatur unzählige dokumentierte Berichte über Fluchtversuche (z.B. A. Solschenizyn: Der Archipel Gulag, 1973). Die klassische Populärverfilmung „So weit die Füße tragen“ von 1959 und 2001 (Neuverfilmung) sowie den neueste US-Beitrag „The Way Back – Der lange Weg“ von 2010 sei hier nur am Rande erwähnt.

Polarkreises, da ist es in der zweiten Dezemberhälfte quasi immer dunkel), eine **Nageldose** (für kleinere Arbeiten am oder in der Baracke) und eine Ansammlung von leeren **Flaschen**.

i) Trotz der sicherlich nicht geringen Sterberate der Gefangenen in den Lagern wurden keine Hinweise auf einzelne Gräber oder gar einen Friedhof gefunden.

j) Es gibt keine Spuren von Besuchern, egal ob kurzfristig oder vor langer Zeit. Man findet keinen Müll (Plastik würde sich hier sehr lange halten), zurückgelassene Gegenstände oder sonstige Spuren (abgeschnittenes Buschwerk, Feuerstellen usw.).

6 Fazit

Die archäologischen Schlussfolgerungen aus den untersuchten Bereichen sind nicht so aufschlussreich wie erwartet. Umso mehr ist dringend zu raten, das jetzt noch Vorhandene schnellstmöglich weiter zu untersuchen, bevor fortschreitender Verfall die letzten Reste zerstört. Der Autor glaubt in dem Zusammenhang von einer nicht weiter aufschiebbaren Notgrabung sprechen zu müssen. Schon alleine deswegen, weil auf das Sichern bzw. Mitnehmen und Kartieren von Fundstücken (z.B. Kleinexponaten) komplett verzichtet wurde und diese an ihrem Fundort zurückgelassen wurden.

Die Merkmalanalyse (in Typen und Klassen) ist wegen der niedrigen Anzahl an kategorisierbaren Objekten für eine statistische Auswertung noch nicht ausreichend. Erst durch Erfassen von weiteren Lagerpunkten kann eine sinnvolle statistische Auswertung erfolgen.[19]

Die Erfahrung zeigt, dass viel Zeit mitgebracht werden muss, um das, was über der Erdoberfläche liegt, freizulegen. Zu sehr sind die Objekte mit der Vegetation verwachsen. Der Zeitaufwand für eine zudem notwendige klassische Grabung ist naturgemäß noch viel höher. Es ist dringend zu empfehlen, bei intensiveren Untersuchungen, die russischen Behörden über das Vorhaben zu informieren bzw. sich die Erlaubnis einzuholen oder gleich mit einem russischen Forschungsteam zusammen zu arbeiten bzw. zu forschen.

[19] Z.B. könnte man dann über die Anzahl der Baracken auf die gesamte bewohnbare Quadratmeterzahl schließen. Das geschätzte Ergebnis kann man durch die zu der damaligen Zeit üblichen Belegungszahlen (m^2/Gefangenen) dividieren, um so letztlich auf die ungefähre Anzahl der Gefangenen an der № 502 zu schließen.

7 Abkürzungsverzeichnis

GULag	kyrillisch:	Главное управление исправительно-трудовых лагерей и колоний
	transkribiert:	Glawnoje uprawlenije isprawitelno-trudowych lagerej i kolonij
	wörtlich übersetzt:	Hauptverwaltung der Besserungsarbeitslager und -kolonien

8 Quellenverzeichnis

[1] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f4/Karte_der_Stalinbahn.png

[2] https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Obskaja–Mys_Kamenny

[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Obskaja%E2%80%93Mys_Kamenny#Bezeichnung_des_GULag-Bauprojektes_№_501_oder_№_502

[4] http://wo-wir-waren.de/2018-stalinbahn-502.html

[5] http://wikimapia.org/#lang=de&lat=66.025814&lon=84.714332&z=16&m=bs&show=/30004565/Rectangular-area-with-unknown-function

[6] https://web.archive.org/web/20201102194549/http://loadmap.net/en/m53347

[7] Bährens, K.: Deutsche in Straflagern und Gefängnissen der Sowjetunion, in: Zur Geschichte der deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges, Band V/2, Hrsg.: E. Maschke, Bielefeld 1965; hier: Seite 142

[8] http://ju.org.ua/images/images/%D1%8F%D1%8F135.jpg

[9] Л. Липатова L. Lipatowa; «Дороги и судьбы» (Straßen und Schicksale). Band I, ISBN 978-5-4485-8418-3, 2017

[10] Bährens, K.: Deutsche in Straflagern und Gefängnissen der Sowjetunion, in: Zur Geschichte der deutschen Kriegsgefangenen des Zweiten Weltkrieges, Band V/2, Hrsg.: E. Maschke, Bielefeld 1965; hier: Seite 144

[11] Кокурин А. И., Моруков Ю. Н.: Сталинские стройки ГУЛАГ. 1930..1953. / Под общей ред. акад. А. Н. Яковлева; составители: – М.: МФД, Материк, 2005, 568 с., ISBN 5-85646-139-8 (Россия XX век. Документы). ♦ Kokurin A. I., Morukow Ju. N.: Bauten in Stalins Gulag. 1930..1953. / Unter der Herausgeberschaft. Acad. A. N. Jakowlew; Zusammengestellt von: – M.: MFD, Materik, 2005, 568 Seiten, ISBN 5-85646-139-8 (Russlands Dokumente des zwanzigsten Jahrhunderts); hier: Seiten 310-314.

Seite 313: 20 июля 1948 г. С.Н. Круглов направил И.В. Сталину доклад о состоянии проектно-изыскательских работ и строительства железнодорожной линии Чум — Обская — мыс Каменный (строительство № 501) и подготовительных работ по строительству морского порта в Обской губе (строительство № 503), в котором говорилось: «Для осуществления строительства железной дороги станция Чум — Мыс Каменный, протяжением 682 километра, Министерством внутренних дел СССР организовано в 1947 году Северное Строительное Управление. В Северное Строительное Управление входят Обское строительство с границами Чум — 400-й километр и организуемое Байдарское строительство с границами 400-й километр — Мыс Каменный. В состав Северного строительного управления включено также организуемое строительство порта на Мысе Каменном. Для обеспечения строительств № 501 и № 503 лесоматериалами создается специальный лесной лагерь в районе Кондино на реке Оби. <...>

Übersetzung: 20. Juli 1948 S.N. Kruglov schickte I.V. Stalin einen Bericht über den Stand der Entwurfs- und Vermessungsarbeiten und den Bau der Eisenbahnlinie Chum - Obskaya - Kamenny Cape (Bau Nr. 501) und die Vorbereitungsarbeiten für den Bau eines Seehafens im Golf von Ob (Bau Nr. 503) vor. Chum - Kamenny Cape, mit einer Länge von 682 Kilometern, wurde vom Innenministerium der UdSSR im Jahr 1947 von der Nordbaudirektion organisiert. Die Nordbaudirektion umfasst den Obbau mit den Grenzen von Chum - dem 400. Kilometer und organisiert von der Baydar-Konstruktion mit den Grenzen des 400. Kilometer - Kap Kamenny. Die Struktur des Hafens am Kap Kamenny ist auch in der Struktur der Nordbaudirektion enthalten. Um den Bau der Nr. 501 und Nr. 503 mit Holz zu sichern, wird ein spezielles Waldlager in der Region Kondino am Ob* eingerichtet. <...>

* Wo die Region Kondino am Ob (russ. районе Кондино на реке Оби) liegt, konnte bis Redaktionsschluss nicht geklärt werden.

[12] http://gulag.info.pl/foto-martwa-droga/

9 Verzeichnis von Einzelnachweisen

Originalzitate von Einzelnachweisen des Wikipedia-Artikels Bahnstrecke Obskaja–Mys Kamenny zur Frage der richtigen Bezeichnung der Strecke:

1. Buch: Гриценко, В.; Калинин, В.: История "Мертвой дороги", Издательство: Баско, Екатеринбург, 2010, 240 с., ISBN 978-5-91356-111-4, Seite 26

   В перечне строительных управлений Севжелдорлага фигурировали как Строительное управление № 501 (Чум - Обская - Лабытнанги), так и Байдарацкое строительное управление (Обская - Щучье - Мыс Каменный), которое в популярной литературе на тему строительства полярной магистрали еще иногда называют 502-й стройкой, однако нужно заметить, что в архивных документах такое название нам не встречалось (!). По причине незначительного объема работ на трассе Обская - Щучье – Мыс Каменный, а затем и быстрого сворачивания данного строительства в историю эпопея возведения трансполярной магистрали вошла как 501-я стройка.

2. Buch: Пиманов А. С.: История строительства железной дороги «Чум – Салехард – Игарка» (1947-1955 гг.), Тюмень 1998, 114 с.

   Для производства работ 28 апреля 1947 г. приказом министра внутренних дел СССР С. Н. Круглова было создано Северное управление, Главного управления лагерного железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) и строительство №501, которому подчинялось также Управление ИТЛ и строительство №502, ГУЛЖДС МВД СССР, ведавшее строительством порта.[13]. В партийном отношении стройку курировал Коми обком ВКП/б/.

   Итак первый этап строительства начался 22 апреля 1947 года. ГУЛЖДС и Управлениям ИТЛ и строительствам №№ 501 и 502 предстояло построить железную дорогу от ст. Чум до морского порта в Мысу Каменном, протяженностью 500 км и соорудить там порт, судоремонтный завод и жилой поселок.[18]. Причем 500-километровая железная дорога стала бы внутрипортовой транспортной коммуникацией с односторонним грузопотоком, преимущественно в направлении от Воркуты к Мысу Каменному.

   Но оно все же продолжалось. За 1947-1949 г. г. в районе будущего порта были построены 3 лагеря в поселках Яр-Сале, Новый Порт и Мыс Каменный. Заключенные соорудили из лиственницы пятикилометровый пирс, складские помещения. Островным порядком шло освоение трассы в районе ст. Песчаный мыс на 426 км (пос. Яр-Сале). Окончательно отказались от строительства порта на Мысе Каменный и проведения железной дороги к нему в 1949 году. Именно в этом году "502-я" стройка прервала возведение секретного объекта.[25]

   К административно-управленческому аппарату относились: СУЛЖДС, управления ИТЛ и строительства № 501, 502 и 503, руководство лагерных отделений, в каждое из которых входило 10-12 лагерных пунктов (или колонн). Кадры для работы в СУЛЖДС, в управлениях ИТЛ и строительствах 501, 502 и 503 назначались МВД, ГУЛАГом и ГУЛЖДС, начальники лагерных отделений и пунктов назначались руководством СУЛЖДС и управлениями ИТЛ и строительствами 501, 502, 503.

   На втором этапе строительства заключенные стали поступать и с севера и с юга, и с востока. С севера из района Обской губы на трассу "Салехард-Игарка" по рекам Пур и Таз переместили заключенных "502-го" строительства, прекратившего свои работы в 1948 году.[99].

(7.) http://wikimapia.org/6785024/Cape-Stone-village-Zapolarnuy-ITL-ZAPOLYARLAG-Construction-501-GULAG (aus Wikipedia entfernt, da Wiki-Links nicht als Einzelnachweis gilt)

   For the production of April 28, 1947 order of the Minister of Internal Affairs of the USSR SN Kruglova North governance was established, the General Directorate of Railway construction camp (GULZHDS) and construction number 501, which reports to the Office of the Eagle and the building number 502, GULZHDS USSR Ministry of Internal Affairs, responsible construction of the port. In regard to the building site responsible party Comi Obkom VKP / b /.

12. https://web.archive.org/web/20180311174126/http://doroga501.ru:80/1947-1955---.html
    http://www.doroga501.ru/1947-1955---.html

22 апреля 1947 года - постановление №1255-331сс Совета Министров СССР, согласно которому строительство железной дороги, получившей наименование «Строительство №502 МВД СССР», поручено ГУЛЖДС (главному управлению лагерного железнодорожного строительства) НКВД-МВД СССР.

Строительное управление №502, занимается прокладкой железнодорожной линии от станции Чум, Печорской железной дороги, к Мысу Каменному с ответвлением на Лабытнанги.

23. http://www.pseudology.org/gazprom/501502503.htm

Номера этих строек были: от Лабытнанг на Мыс Каменный - № 502, от Салехарда на Восток через Надым до реки Пур - № 501, а далее до Игарки - № 503.

24. http://www.myshared.ru/slide/154751/
http://images.myshared.ru/4/154751/slide_8.jpg

Folie 8: Строительное управление 502, занимавшейся прокладкой линии от станции Чум Печорской железной дороги к Мысу Каменному с ответвлением на Лабытнанги, было упразднено, и создано два новых управления – западное 501 с базой в Салехарде, в ведении которого был участок от Лабытнанги до реки Пур, и восточное управление 503 с базой в Игарке (перенесенной позже в Ермаково), строившее дорогу от Пура до Игарки. Сосредоточение живой силы, материалов между этими строительствами распределялась примерно как 2:1. Строительное управление 502, занимавшейся прокладкой линии от станции Чум Печорской железной дороги к Мысу Каменному с ответвлением на Лабытнанги, было упразднено, и создано два новых управления – западное 501 с базой в Салехарде, в ведении которого был участок от Лабытнанги до реки Пур, и восточное управление 503 с базой в Игарке (перенесенной позже в Ермаково), строившее дорогу от Пура до Игарки. Сосредоточение живой силы, материалов между этими строительствами распределялась примерно как 2:1.

36. Buch: Пашковой, Т. Л.; Афанасьев, М. Ю.; и др.: Полярная магистраль, ВЕЧЕ, Москва 2007, 441 с., ISBN 978-5-9533-1688-0, Seite 62

На прокладке новой железной дороги, которую планировалось протя¬нуть на 200 км южнее Полярного круга в виде «сухопутной параллели» СМП, были развернуты два строительных управления: Обское № 501 и Енисей¬ское № 503, ведущие ветки с двух концов навстречу друг другу. В первое с центром в Салехарде вошли подразделения ликвидированного строитель-ства на Ямале [*], производившие работы от Салехарда до станции Пур (око¬ло 600 км), во второе (с центром в Игарке, затем в Ермаково) — подразде¬ления, работавшие от станции Пур до станции Игарка (около 700 км). С уче¬том темпов ввода линии интенсивность строительства между управлениями № 501 и № 503 распределялась примерно как 2:1.

* Бывшее строительное управление № 502, ведающее прокладкой дороги от Лабыт- нанги до Мыса Каменного

37. https://web.archive.org/web/20180215220255/http://doroga501.ru/page-13.html
jetzt: https://news.rambler.ru/roadaccidents/35946483-stalinskaya-501-ya-stroyka-mify-i-realnost/

Стройку поделили на два отделения: №501 - проведение железной дороги от ст. Чум до ст. Лабытнанги и №502 - от ст. Лабытнанги до Мыса Каменного.

39. https://web.archive.org/web/20170802044348/http://old.memo.ru/history/NKVD/GULAG/r2/r2-5.htm

Производство: с 28.04.47 по 05.02.49 — стр-во ж/д линии от ст.Чум (Новый) через Обское, Яр-Сале, Новый Порт до места расположения будущего порта в Обской губе на м.Каменный (Стр-во 501), порта и судорем. з-да на м.Каменный (с 06.05.48 — Стр-во 503) [1, 4, 5], руководство работами Севпечлага и Севжелдорлага (до 06.05.48) [1, 5],

41. Кокурин А. И., Моруков Ю. Н.: Сталинские стройки ГУЛАГ. 1930..1953. / Под общей ред. акад. А. Н. Яковлева; составители: – М.: МФД, Материк, 2005, 568 с., ISBN 5-85646-139-8 (Россия XX век. Документы). ♦ Kokurin A. I., Morukow Ju. N.: Bauten in Stalins Gulag. 1930..1953. / Unter der Heraus-

geberschaft. Acad. A. N. Jakowlew; Zusammengestellt von: – M.: MFD, Materik, 2005, 568 Seiten, ISBN 5-85646-139-8 (Russlands Dokumente des zwanzigsten Jahrhunderts); hier: Seiten 310-314.

20 июля 1948 г. С.Н. Круглов направил И.В. Сталину доклад о состоянии проектно-изыскательских работ и строительства железнодорожной линии Чум — Обская — мыс Каменный (строительство № 501) и подготовительных работ по строительству морского порта в Обской губе (строительство № 503), в котором говорилось: «Для осуществления строительства железной дороги станция Чум — Мыс Каменный, протяжением 682 километра, Министерством внутренних дел СССР организовано в 1947 году Северное Строительное Управление. В Северное Строительное Управление входят Обское строительство с границами Чум — 400-й километр и организуемое Байдарское строительство с границами 400-й километр — Мыс Каменный. В состав Северного строительного управления включено также организуемое строительство порта на Мысе Каменном. Для обеспечения строительств № 501 и № 503 лесоматериалами создается специальный лесной лагерь в районе Кондино на реке Оби. <...>

Siehe auch die Hinweise im russischen Wikipedia:

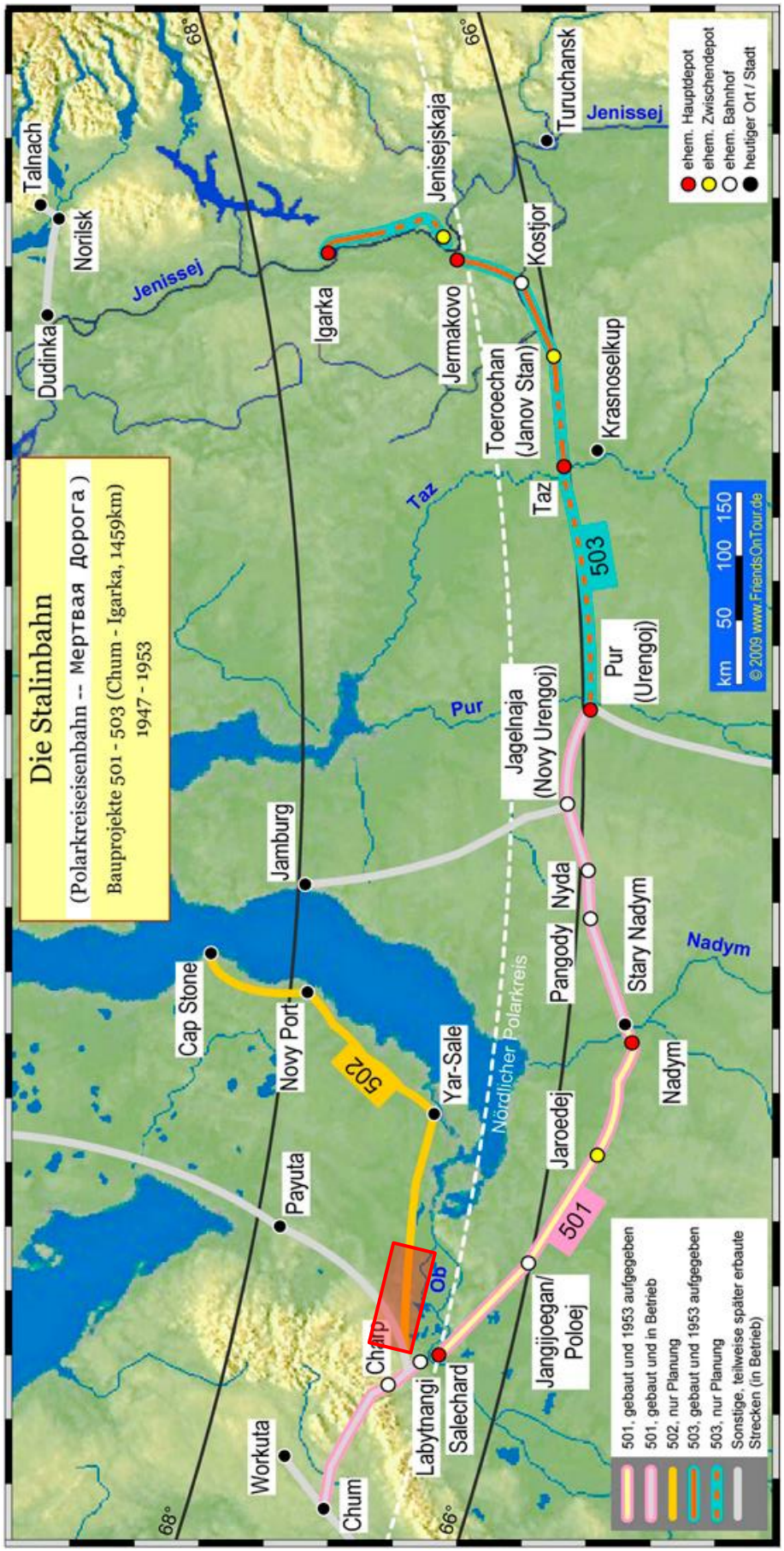
https://ru.wikipedia.org/wiki/Трансполярная_магистраль

Zudem gibt es einen interessanten, relativ neuen Beitrag, deren Aussagen aber nicht verifiziert werden konnten (siehe im Artikel den Комментарии) und damit als Quelle nicht verwendet wurde:

https://zen.yandex.ru/media/id/5c74112b5b728d00afce6ff6/taina-502i-stroiki-5cb4999a03be7000b456b225

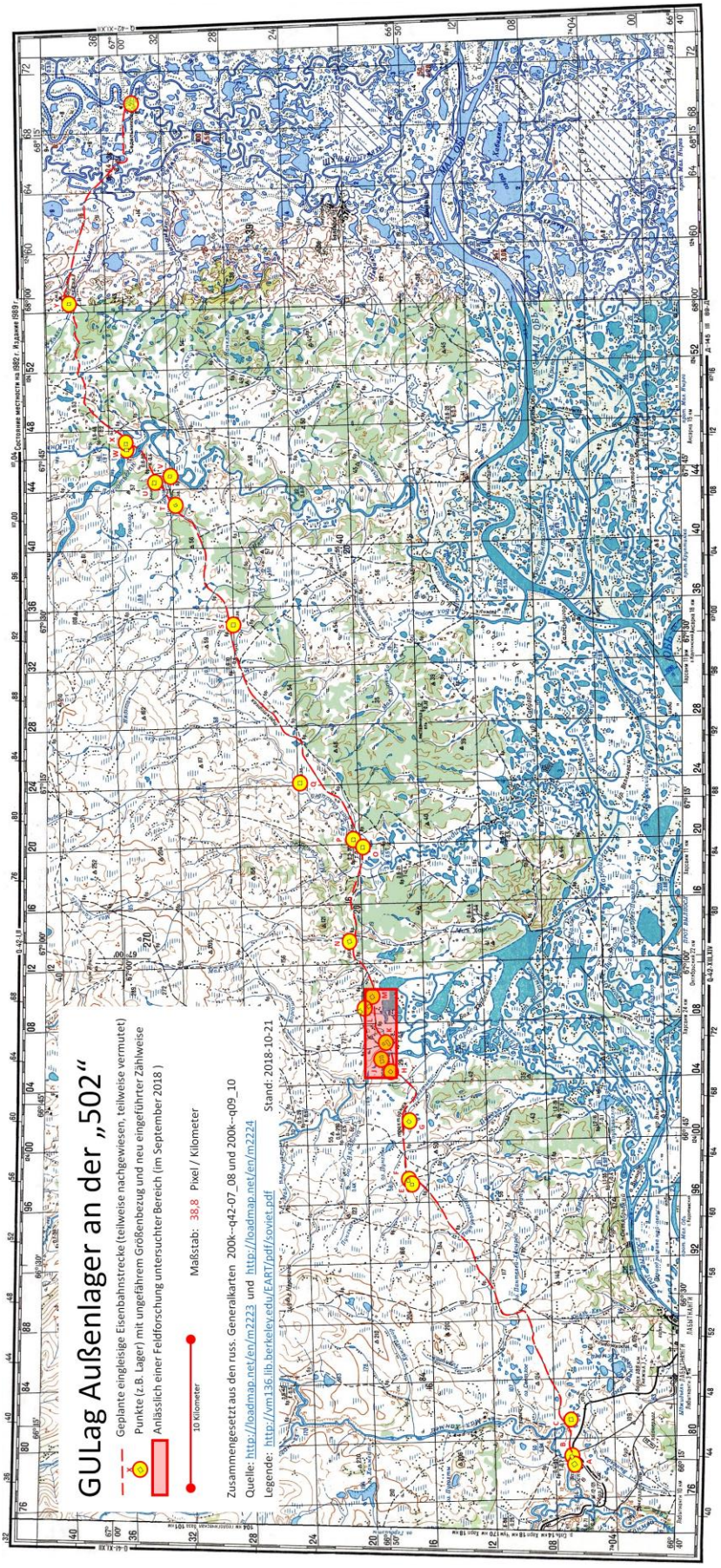
10 Kartenverzeichnis

Karte 1: Übersicht (die gelbe Strecke ist die № 502, der rote Kasten entspricht der Karte 2)



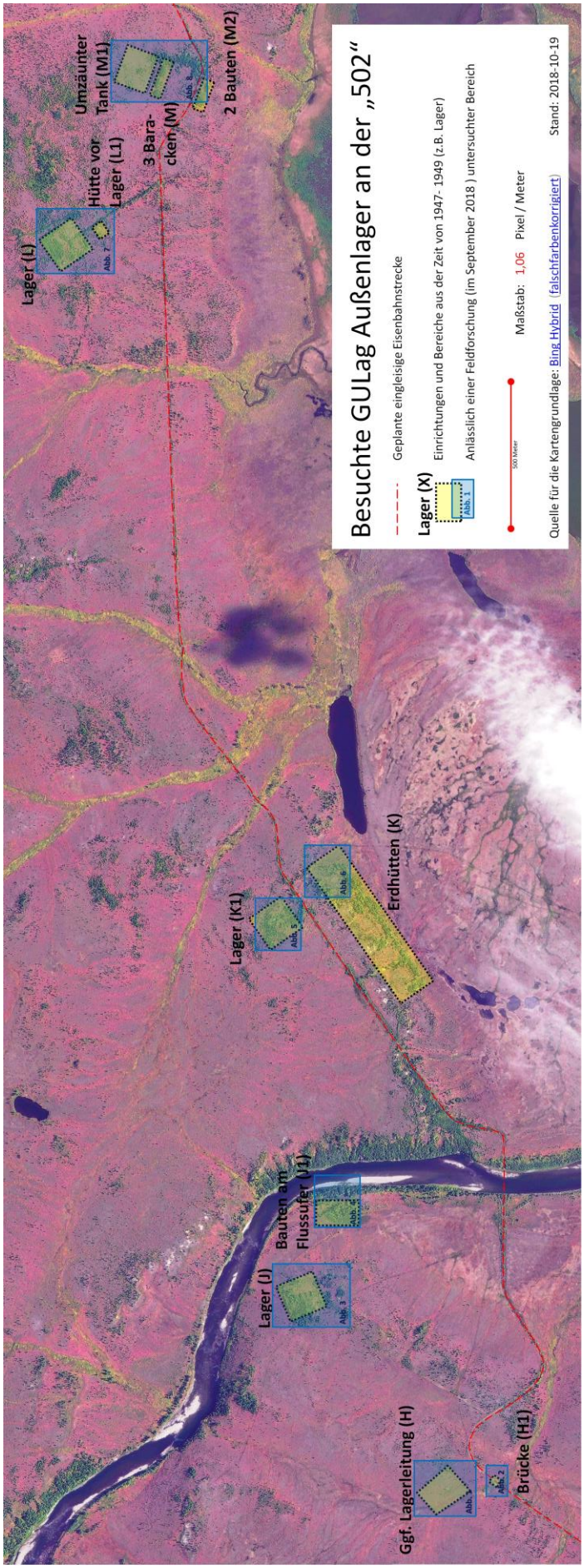
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f4/Karte_der_Stalinbahn.png

Karte 2: Darstellung der Lager auf den ersten 120 km der Strecke № 502 ab Obskaja (der rote Kasten entspricht der Karte 3)



http://www.stalinbahn-trilogie.de/downloads/feldforschung_502/ersten_120km.jpg

Karte 3: Untersuchter Streckenabschnitt auf der № 502



http://www.stalinbahn-trilogie.de/downloads/feldforschung_502/ausschnitt.jpg

11 Abbildungsverzeichnis

Abb. 0: Brücke H1

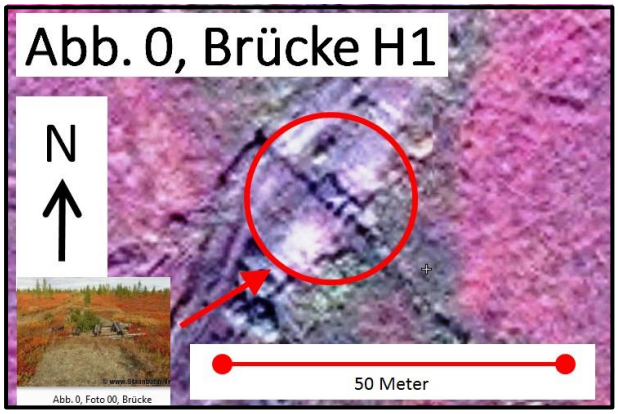


Abb. 1: Lager H, Einzelbaracke (mit Nebenhütte)

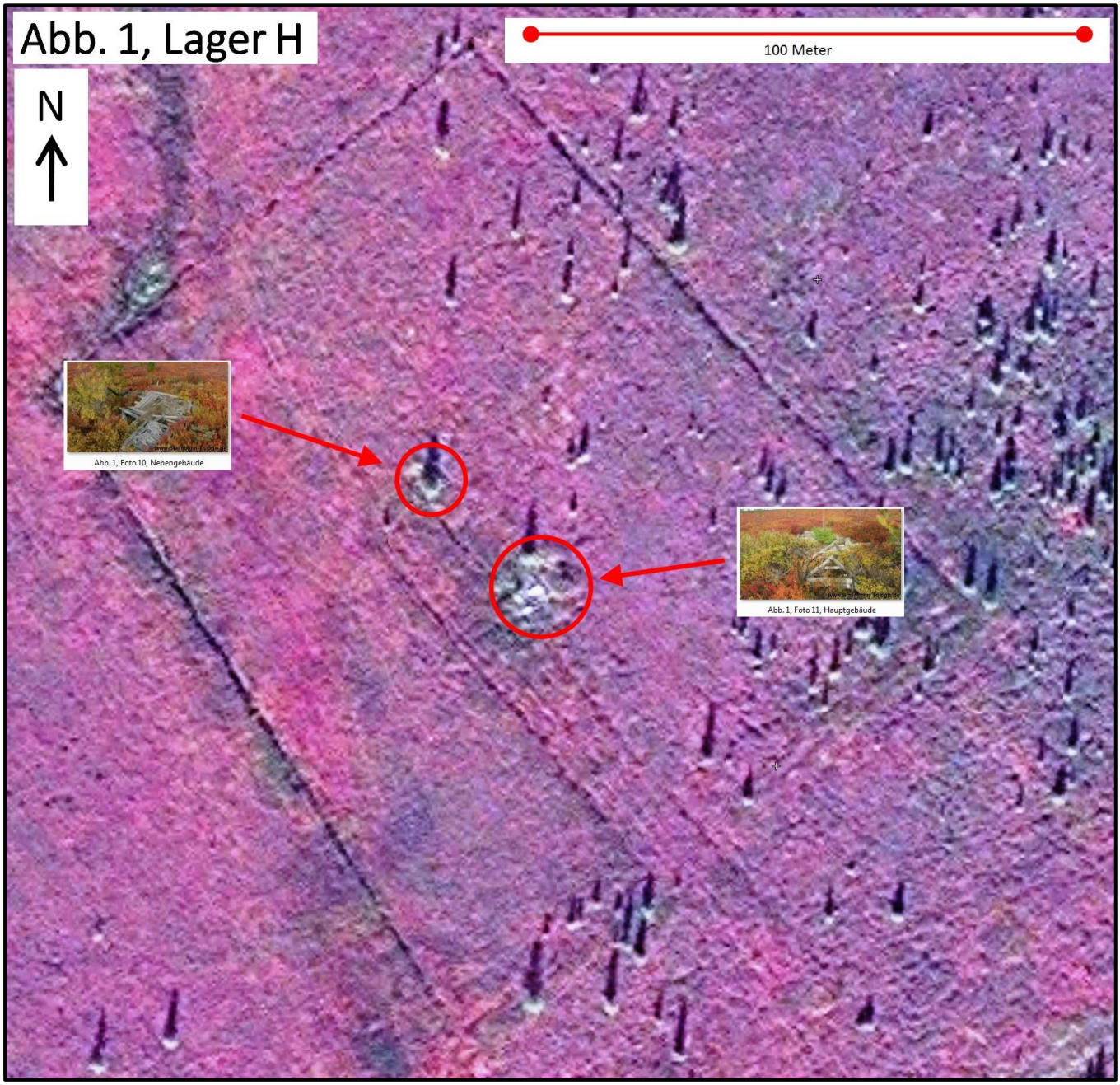


Abb. 2: Lager J

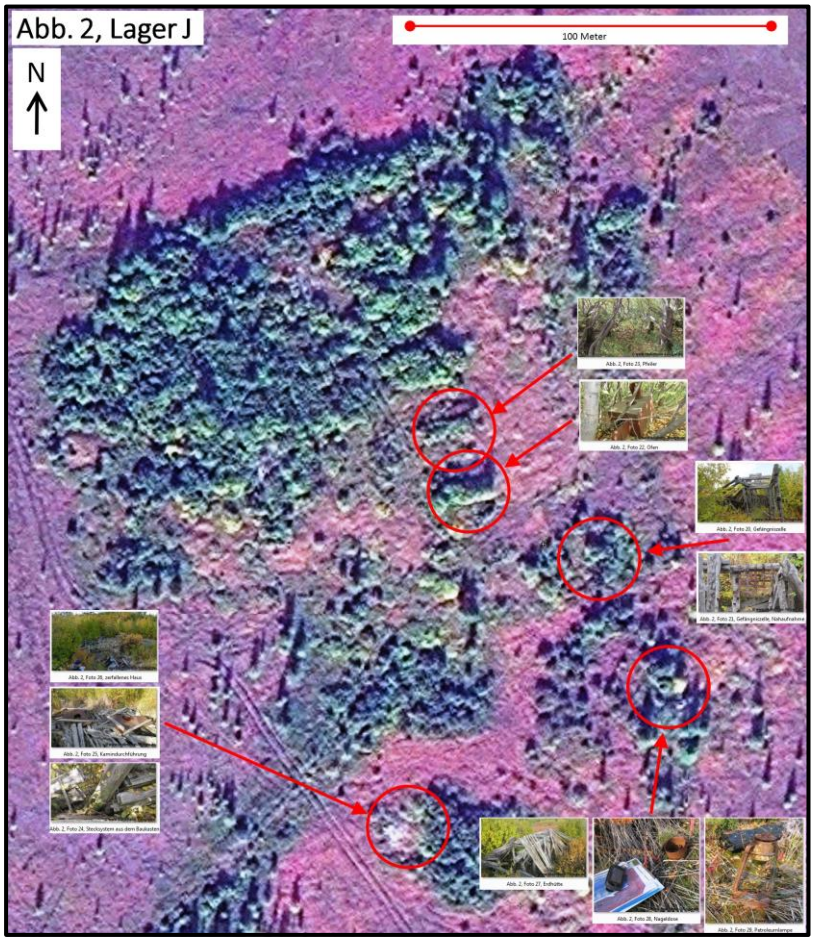


Abb. 3: Bauten J1, im Bereich des Flussufers

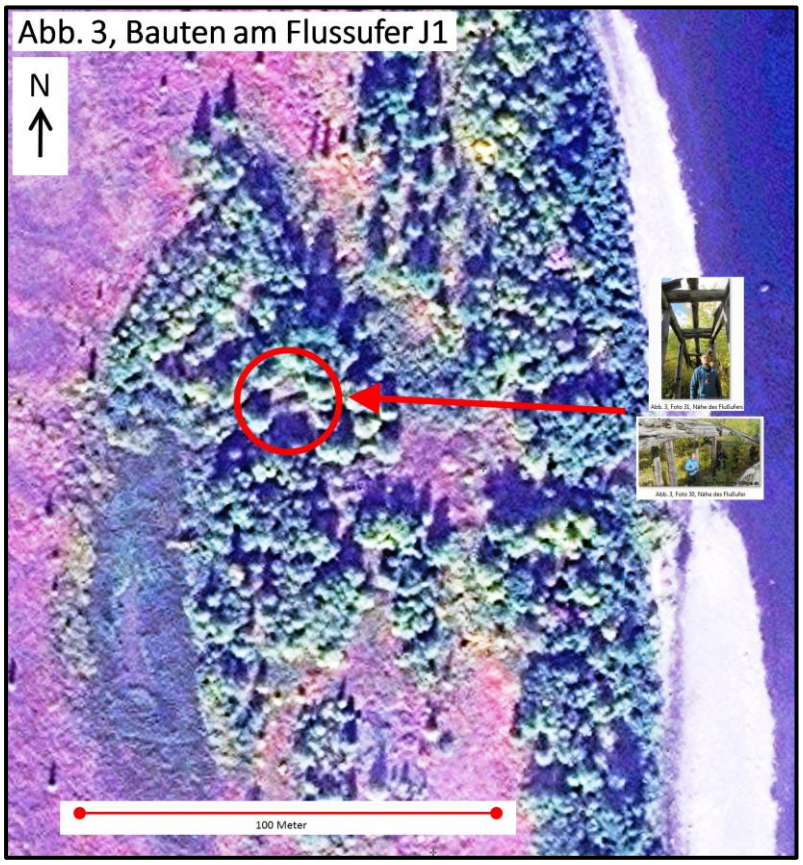


Abb. 4: Lager K1, Einzelbaracke (mit Nebenhütte)

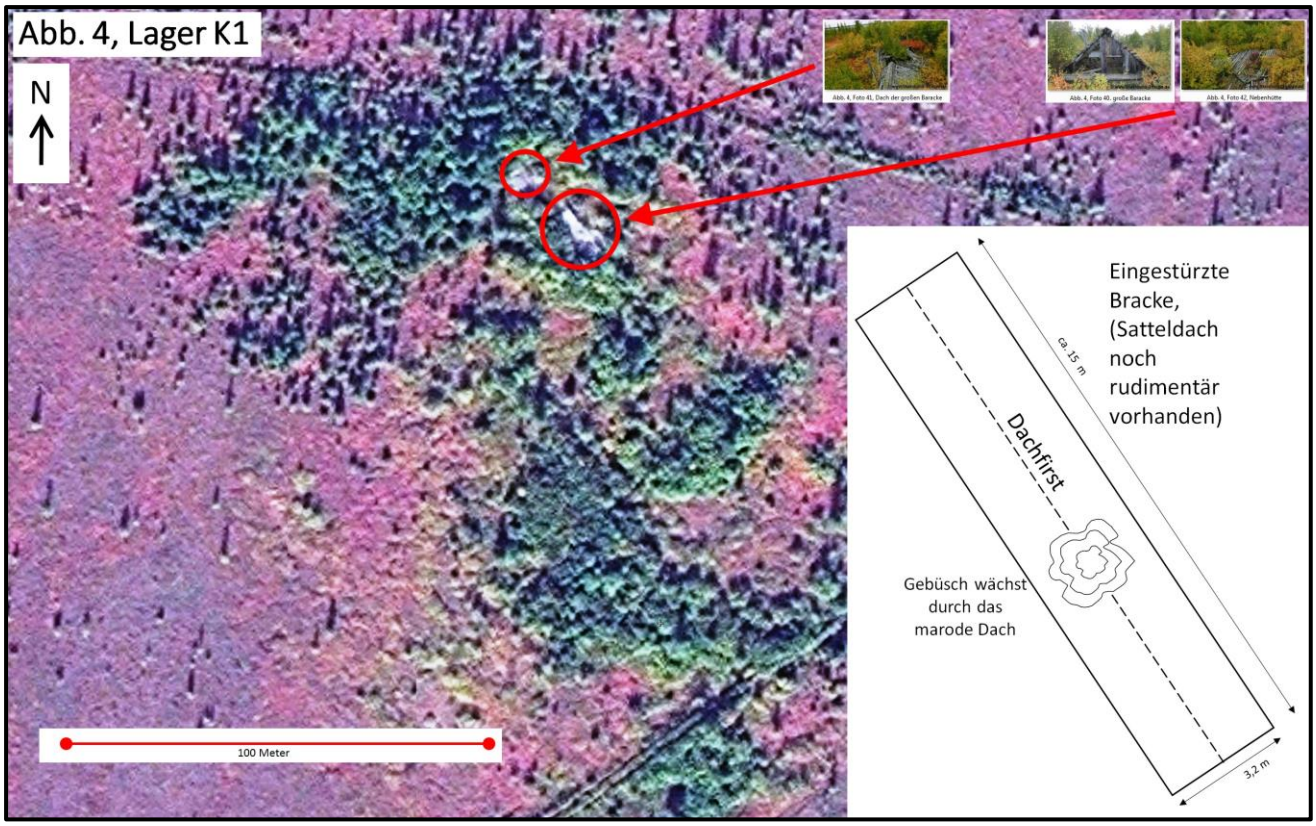


Abb. 5: Lager K, Erdhütten

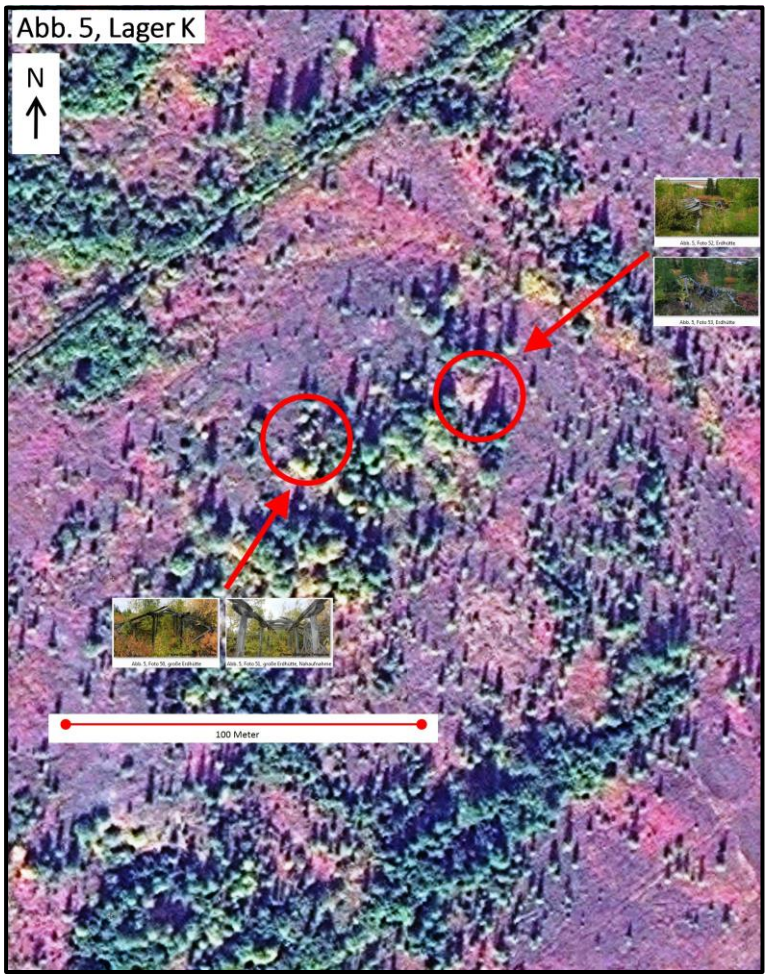


Abb. 6: Lager L

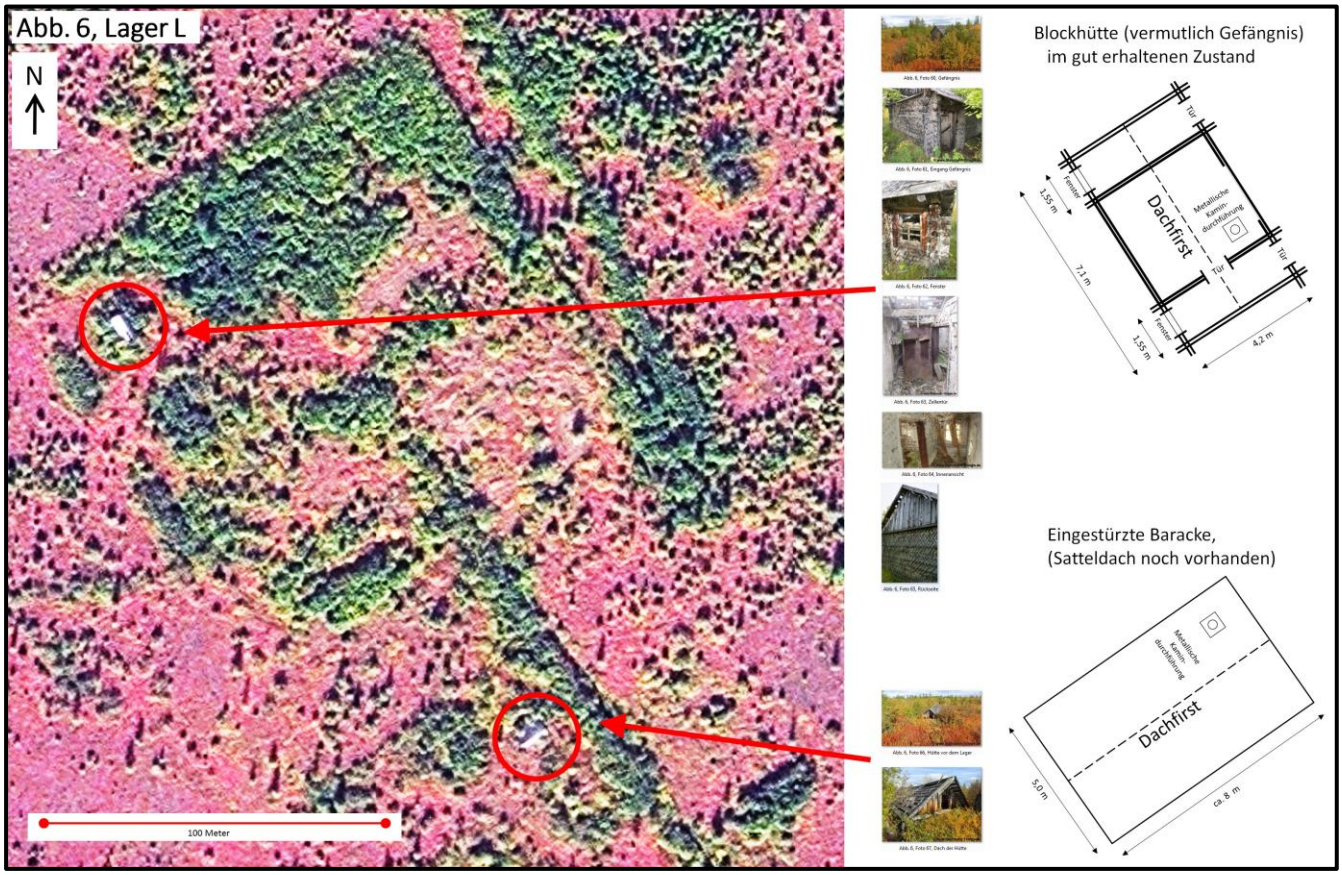
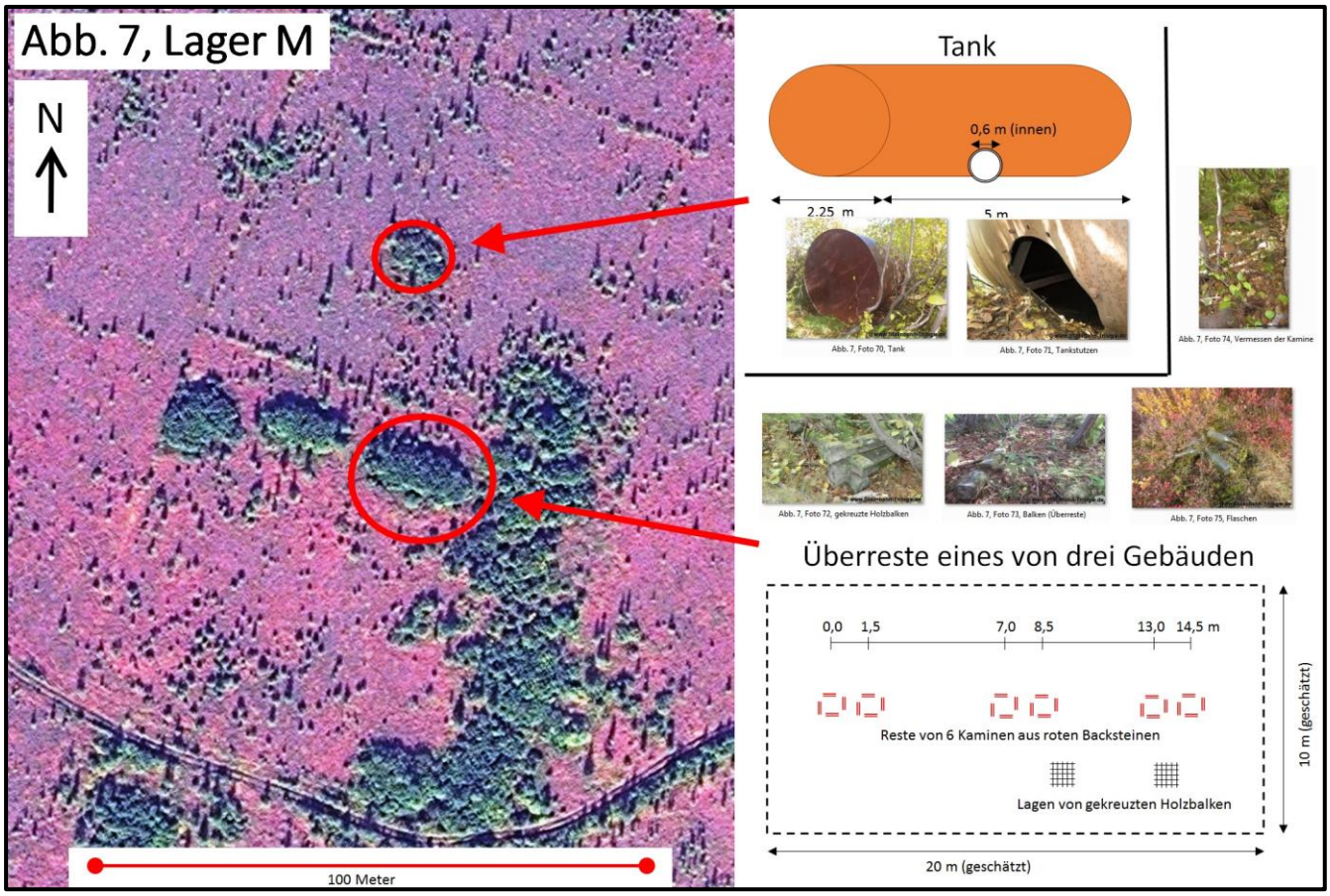


Abb. 7: Lager M



12 Fotoverzeichnis

Abb. 0, Foto 00, Brücke

Abb. 1, Foto 10, Nebengebäude

Abb. 1, Foto 11, Hauptgebäude

Abb. 2, Foto 20, Gefängniszelle

Abb. 2, Foto 21, Gefängniszelle, Nahaufnahme

Abb. 2, Foto 22, Ofen

Abb. 2, Foto 23, Pfeiler

Abb. 2, Foto 24, Stecksystem aus dem Baukasten

Abb. 2, Foto 25, Kamindurchführung

Abb. 2, Foto 26, zerfallenes Haus

Abb. 2, Foto 27, Erdhütte

Abb. 2, Foto 28, Nageldose

Abb. 2, Foto 29, Petroleumlampe

Abb. 3, Foto 30, Nähe des Flußufer

Abb. 3, Foto 31, Nähe des Flußufers

Abb. 4, Foto 40. große Baracke

Abb. 4, Foto 41, Dach der großen Baracke

Abb. 4, Foto 42, Nebenhütte

Abb. 5, Foto 50, große Erdhütte

Abb. 5, Foto 51, große Erdhütte, Nahaufnahme

Abb. 5, Foto 52, Erdhütte

Abb. 5, Foto 53, Erdhütte

Abb. 6, Foto 60, Gefängnis

Abb. 6, Foto 61, Eingang Gefängnis

Abb. 6, Foto 62, Fenster

Abb. 6, Foto 63, Zellentür

Abb. 6, Foto 64, Innenansicht

Abb. 6. Foto 65. Rückseite

Abb. 6, Foto 66, Hütte vor dem Lager

Abb. 6, Foto 67, Dach der Hütte

Abb. 7, Foto 70, Tank

Abb. 7, Foto 71, Tankstutzen

Abb. 7, Foto 72, gekreuzte Holzbalken

Abb. 7, Foto 73, Balken (Überreste)

Abb. 7, Foto 74, Vermessen der Kamine

Abb. 7, Foto 75, Flaschen