

# Sztálin elfeledett vasútja



A második világháború lezárulta után nem sokat enyhült a világpolitikai helyzet, csak az ellentétek helyeződtek át a korábbi két – kényszerből – szövetséges nagyhatalom, az USA és a Szovjetunió közé, és lassan kiteljesedett a hidegháború időszaka. Sztálin, a szovjet diktátor rettegett egy, a birodalma északi területei ellen irányuló amerikai támadástól.

Ez a terület akkor, és azóta is gyakorlatilag majdnem teljesen lakatlan, infrastruktúrája nincs és egyébként is szinte lehetetlen a nyaranta felolvadó és telente kőkeményre fagyó tundra és tajga talajára bármit is építeni. Persze a diktátor nem ismerte a lehetetlen fogalmát. Emberanyaggal, a Gulág rabjaival bőséggel rendelkezhetett – és rendelkezett is – a birodalom.

Egy nagyjából kétezer kilométeres vasútvonalat terveztek végigvezetni Észak-Szibériában, melynek elsődleges feladata a védelem biztosítása lett volna. A vasútvonal másodlagos célja a norilszki nikkelbányák összekötése lett volna az ország vasúti hálózatával (ez a kapcsolat később, még tervszinten sem született meg). A projekt fő és kimondatlan célja a börtönökben tengődő rabok „átnevelése”, a főleg politikai foglyok munkatáborba deportálása, és megsemmisítése volt.



A projekt kezdetét a történészek **1947. február 4-ére** datálják. Maga a teljes **Északisarkkör-Vasút** (németül: *Polarkreiseisenbahn*, oroszul *Трансполярная магистраль*) négy részből állt össze: Csum – Szalehard, Szalehard -Igarka, Igarka – Norilszk, Labitnangi – Novi Port.

Sztálin döntésének értelmében Csum irányból kezdték meg az építkezést: Az **501-es projekt** Csum és Labitnangi között kellett, hogy elkészüljön, 192 km hosszan. Ennek a vonalnak a folytatása Jar-Sale és Novi Port irányába húzódott volna (**502. projekt**), és célja a Jamal félszigeten egy hatalmas katonai kikötő létesítése lett volna. Ide a Murmanszkban és Vlagyivosztokban állomásozó flotta egy részét vezényelték volna át.

Az 502-es vonal építését 1949-ben felfüggesztették, és helyette a Jenyiszej-parti Igarka katonai célú tengeri kikötővé fejlesztését tűzték ki célul. A Csum – Labitnangi 196 km hosszú vonal eddigre (tehát két év alatt) már elkészült, így a maradék távolságot két részre osztották fel. Az 501-es projekt a Pur folyóig, onnan az **503. projekt** Igarkáig fedte le a teljes távolságot.

Ezekkel a projektekkal párhuzamosan például az alábbiak is tervbe lettek véve (és ezeket meg is építették): 505: Transzszibéria Ulan Batorig, 508: BAM, 509: MIA – Kola félsziget, 511: Murmanszk.



A nyugati hírügynökségek az Északisarkkör-Vasútról és a táborokban uralkodó embertelen körülményekről viszonylag későn, 1953-ban értesültek, az onnan menekült foglyoktól.

A két épülő vonalhoz két nagy, és sok kisebb tábort jelöltek ki. Az **503. tábor** eleinte Igarka mellett épült fel, majd az 50-es években áthelyezték 100 kilométerrel arrébb, Jermakovoba. A táborokban a lázadások és az azokat követő véres megtorlások gyakoriak voltak, hiszen a - jórészt hajóval odahurcolt - kényszermunkások ott szembesültek sorsuk kilátástalanságával.

Az elítéltek nagyjából felét az úgynevezett 58-asok tették ki; őket a büntető-törvénykönyv § 58 alapján ítélték el (feltételezett) államellenes cselekedeteikért. A többieket kisebb bűncselekmények - főleg lopás - miatt hurcolták ide. *Nagyezsda Kukushina* könyvelő volt egy ukrán állami vállalatnál. Amikor egy kósa patkány bemászott a széfbe, és ott bankjegyet rágott el, őt vádolták meg a lopással, és deportálták az 501-es munkatáborba. Az 58-asok között sok mérnök és egyéb szakember is felbukkant, jórészt ők vezették a munkálatokat.



A tajgán a téli időszakban a rettenetes hideg (nem ritkán a  $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$ ), nyáron pedig a szúnyogok milliárdjai tették pokollá a munkások életét. A munkaeszközök kezdetlegessége, a fizikai megterhelés, a gyakori sérülések és a mindennapos éhínség a szadista őrökkel súlyosbítva irtózatosan magas halálozási számokat eredményeztek. A nagyon kevés forrás állítása többnyire összezsugorított; a sztálini rémálom 60 - 100 ezer halálos áldozatot szedhetett az ezen a vasúton dolgozó 300.000 emberből. Hivatalos jelentés a halálos áldozatok számáról máig sincs - vagy legalábbis a **KGB** máig tesz róla, hogy ne legyen.

A vasútépítéshez a kommunista vezetés gépeket persze nem biztosított, a már bevált orosz „emberanyaggal kipótoljuk”, a második világháborúban már eredményesen (?) alkalmazott politikát folytatták itt is. A vasúti síneket innen - onnan szedték össze, a mai napig is megfigyelhető a vonal maradványain ahogy az 1902-es gyártású pár méteres sínszálakkal toldották ki az 1892-eseket.



A kisebb munkatáborokba a vonal mentén 5-10 kilométerenként 400-500 foglyot helyeztek el. A tervezett egyvágányú pályán 9-14 kilométerenként kellett kitérővágányt és 60 kilométerenként rendezővágányt is építeniük a kényszermunkásoknak a tervezett 28 állomás mellett. A nagy folyókra – Ob, Jenyiszej – hidakat nem terveztek, nyári időszakban kompokkal, a télen pedig a befagyott folyókra telepített vágányokkal tervezték az átkelést megoldani – ahogy az már például Sztálingrádnál is működött. A vonalat napi hat vonat (átlagosan 40 km/h sebességgel) közlekedtetésére kellett méretezni. Szakemberek hiányában a felépített pálya eleve halálra volt ítéelve – csakúgy, mint építői is. A tajga permafrosztján az építkezés speciális ismereteket kíván.

A permafroszt (angol permafrost, am. '*állandó fagy*'); magyarul gyakran örökfagy) olyan talaj, amely legalább két éven keresztül fagyott állapotban van. Kiterjedése függ a klíma változásaitól. Napjainkban (a foltokban előforduló permafrosztot is beleszámítva) a Föld szárazföldjeinek kb. 20%-án van kisebb vagy nagyobb mélységig tartósan fagyott állapotban a talaj.

Wikipedia: Permafroszt



Kiolvadás esetén a nem megfelelően megalapozott építmények egyszerűen elsüllyednek a – sok esetben gyakorlatilag mocsárrá olvadó – permafroszt talajon. Az Északisarkkör-Vasút maradványain napjainkban remekül megfigyelhető ez a jelenség, amint a vágány össze-vissza csavarodó maradványai lecsúsztak a megomló töltésekről, a hidak pedig egyszerűen megsüllyedtek és összeomlottak.

Sztálint különösen érdekelte ez a projekt, főleg a személyes érintettsége okán. A cári időkben, 1914 és 16 között ide, konkrétan a Jenyiszej-parti Kurejka faluba száműzték, így a területet jól ismerte, bár rajongása és figyelme a technikai problémákra és főleg a száműzöttek szenvedéseire már nem terjedt ki.



Sztálin halálát 1953-ban sokan ünnepelték titokban, közöttük is talán leginkább az 501-es és 503-as táborok „lakói”. A vasút építési munkálatait villámgyorsan, a diktátor halála után húsz nappal felfüggesztették a túlzott költségekre való hivatkozással. A felfüggesztést úgy kommunista módra gondolták persze, azaz örökre elfelejtették, hivatalosan meg nem történtté tették az Északisarkkör-Vasutat.

A már megépült 870 km pályát és a mellette futó távíró vezetékeket nagyjából még egy évtizedig karbantartották, állítólag Szalehard és Nadim között még napi egy vonat is eldöcögött azon a 300 kilométeren az átlag 15 km/h sebességgel (igen, nekem is húsz óra menetidő jött ki, thja, vodkázgatással eltelik az az idő is).

Sztálin vasútjai:

<https://www.google.com/maps/d/embed?mid=1d6dsvT-JBEomJZO6oguwGCMh5sU,,>

Napjainkra szinte az egész vállalkozás, Sztálin elveszett vasútja az enyészeté lett.

## Napjainkban

Az Északisarkkör-Vasútnak azok a részei maradtak üzemben, ahol a gázmezők ellátása indokolta azt. Európa is jórészt a vorkutai mezőkről kapja az ellátását, de például a világ legnagyobb egybefüggő gázmezőjét is Urengojban tárták fel, ahol napjainkban évi 200 milliárd m<sup>3</sup> gáz kerül kitermelésre.

Az elhagyatott pályát turisták keresik fel, akik az interneten vagy könyvben örökítik meg élményeiket, mert abból errefelé kijut bőven. A terület nagyon sokszor megközelíthetetlen, a leszakadt hidak alatti folyókon helyben eszkábált tutajokon lehet átkelni, és a helyi lakosok sincsenek hozzászokva a turistákhoz, gyakran reflexből rendőroket hívnak rájuk. Beszámolóikból néhány alul, a források között fellelhető német és orosz nyelven.



Ha esetleg volna kedve, 8 napja és 2500 eurója, [ellátogathat Moszkvából Salekhard](#)-ba vonattal.

## Az elfeledett halottak

A Gulág világa egy elfeledett és elfeledtetett világ. Egy bizarr – és sajnos újra éledező – birodalom ijesztő szellemi terméke, amivel soha, senki nem számoltatta el azt és valószínűleg már nem is fogja.

Nem akarom az eszement diktátorok ocsmányságait rangsorolni és összehasonlítani, de a feléledő Sztálin-kultusz, az „*idő mindent megbocsát*” szemlélete számomra ijesztő. A Gulág táboraiban százezrek haltak meg a kényszermunkában, és emlékük gyakorlatilag Sztálin elfeledett vasútjával süllyedt el az időnként iszappá melegedő de többnyire fagyott orosz földre.

Itt a passport blogon mindenesetre fogok még írni a Gulág világáról.

## P.s.

Szeretnék itt megemlékezni a [blogíróról](#), a paleoantropológusról, **Juhari Zsuzsannáról**, akinek mindig élvezettel olvastam írásait. Nyugodjék békében.

**Kedves olvasóm!** Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jól tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád velem, kérlek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, osszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszumban](#) találhatóak.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a [Bolyongó Facebook oldalt](#).

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

## Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett [indexe itt található](#). A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: [A világ valódi csodái](#). A mostanában a blogon megjelent írások a [főoldalon jelennek meg](#).

2025/07/20 08:26

## Források

Wikipedia: [Polarkreiseisenbahn](#) (német)

[Железная дорога - Дорога в никуда](#) (orosz)

[501-я экспедиция АВП в последний регион России](#) (orosz)

bbc.com: [Joseph Stalin's deadly railway to nowhere](#) (angol)  
[Von Igarka entlang der Stalinbahn bis zum Schwarzen Fluss](#) (német)  
[Stalinbahn-Trilogie](#) (német)  
englishrussia: [Stalin's lost railway](#) (angol)  
russiatrek.org: [Transpolar Railway - The Dead Railroad](#) (angol)  
[Мертвая дорога](#) (orosz)

2015, Oroszország, Szovjetunió, Sztálin, Gulág, vasút, Szibéria, hidegháború, Északisarkkör-Vasút, Csum, Szalehard, Igarka, Nadim, Norilszk, Labitnangi, Novi, Port, 501, 502, 503, deportálás, munkatábor, kényszermunka, tajga, permafroszt, KGB, Ob, Jenyiszej, Kurejka, elhagyatott, elsülyedt, rohad, elfeledett, a szovjet imperium romjain, érdekes történet, világjáró, történelem

Bejegyzésmegtekintések száma: 531

From:

<https://bolyongo.hu/> - **bolyongó**

Permanent link:

[https://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:sztalin\\_elfeledett\\_vasutja](https://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:sztalin_elfeledett_vasutja)

Last update: **2021/04/13 19:47**

