Projekt 506

Sztálin *„életművéről”* már többször is volt szó itt, a blogon. Nyilván a második világháborút követően a „győztes mindent visz” elvén nagyon sok mindent megbocsátottak neki a szövetségesek, de a háborút követően – talán pont ennek a megerősítésnek is *„köszönhetően”* – a sztálini terror egy korábban soha nem ismert fokozatra kapcsolt.



A terror időszakában az emberi élet és a kényszermunka ára semmivé lett. Őrült és semmire sem jó terveket szőttek, világvégi táborokat építetek fel a szerencsétlen tömegekkel ott, ahol a rettenetes hidegen kívül semmi sem volt.

Oda, a **Gulag**-ra (*ГУЛаг: Главное управление исправительно-трудовых лагерей*) ezeket a tömegeket megsemmisíteni küldték, miközben olyan dolgokat építettek velük, melyeknek többnyire olyannyira nem volt értelmük, hogy napjainkra ezek teljesen elenyésztek.

Az egykor hatalmas munkával és emberéletek árán megépített műtárgyakra ma már csak néhány rozsdás és a földből félig kiálló síndarab, árván oszladozó hídpillérek, és kibelezett, rozsdaette gépmaradványok emlékeztetnek.

500-as projektek

Az egykori kiemelt projekteket 500 fölötti számokkal jelölték, ezeknek jelentős részét a Gulag-ra ítélt emberekkel építették meg:

- Projekt 501: Sarkköri vasút Csum – Urengoj (Pur folyó) közötti szakasza (elenyészett)
- Projekt 502: Sarkköri vasút Novi Port szárnyvonala (a projektet 1949-ben felfüggesztették)
- Projekt 503: Sarkköri vasút Urengoj (Pur folyó) – Igarka közötti szakasza (elenyészett)
- Projekt 505: Transszibéria vasút Ulan Bator-ig
- Projekt 506: Szahalin vasút alagút és sziget szakasza (elenyészett)
- Projekt 507: Szahalin vasút szárazföldi szakasza (elenyészett)
- Projekt 508: BAM (Байка́ло-Аму́рская магистра́ль / БАМ) Bajkál – Amúr vasútvonal (magisztrálvonal)
- Projekt 509: MIA – Kola félsziget vasút (egy kis része még használatban, nagyrészt elenyészett)
- Projekt 511: Murmanszk vasút (sok információm nincs, ezek szerint elenyészett)

A Sarkköri vasútról szóló írásom ennek a sorozatnak az első része (itt olvasható), ebben a második

részben a Szahalin vasútról fogok írni. A fenti vasúti vállalkozások közül napjainkra a Transszibéria és a BAM maradt meg úgy, hogy azt tovább is fejlesztették. A többi vállalkozás jelenleg vagy csak részben üzemel, vagy teljesen felejtésre ítélték.

Projekt 506: Szahalin vasút

A Szahalin sziget a történelem során egy meglehetősen frekventált ütközőzónaként szolgált két nagyhatalom, a japán császár és az orosz cári udvar között. Az oroszok – csakúgy, mint az angolok Ausztráliát – bűnözők száműzésére használták a világtól távoli birtokukat, melyet később a japánok kaparintottak meg.

A sziget területe úgy háromnegyede Magyarországénak, a második világháború végén még éppen japán tulajdonban volt. A japánok sokat fejlesztettek ebben az időszakban a sziget elmaradott infrastruktúráján, vasutat építettek és a déli fővárost **Toyohara**-t is szépen kiépítették.

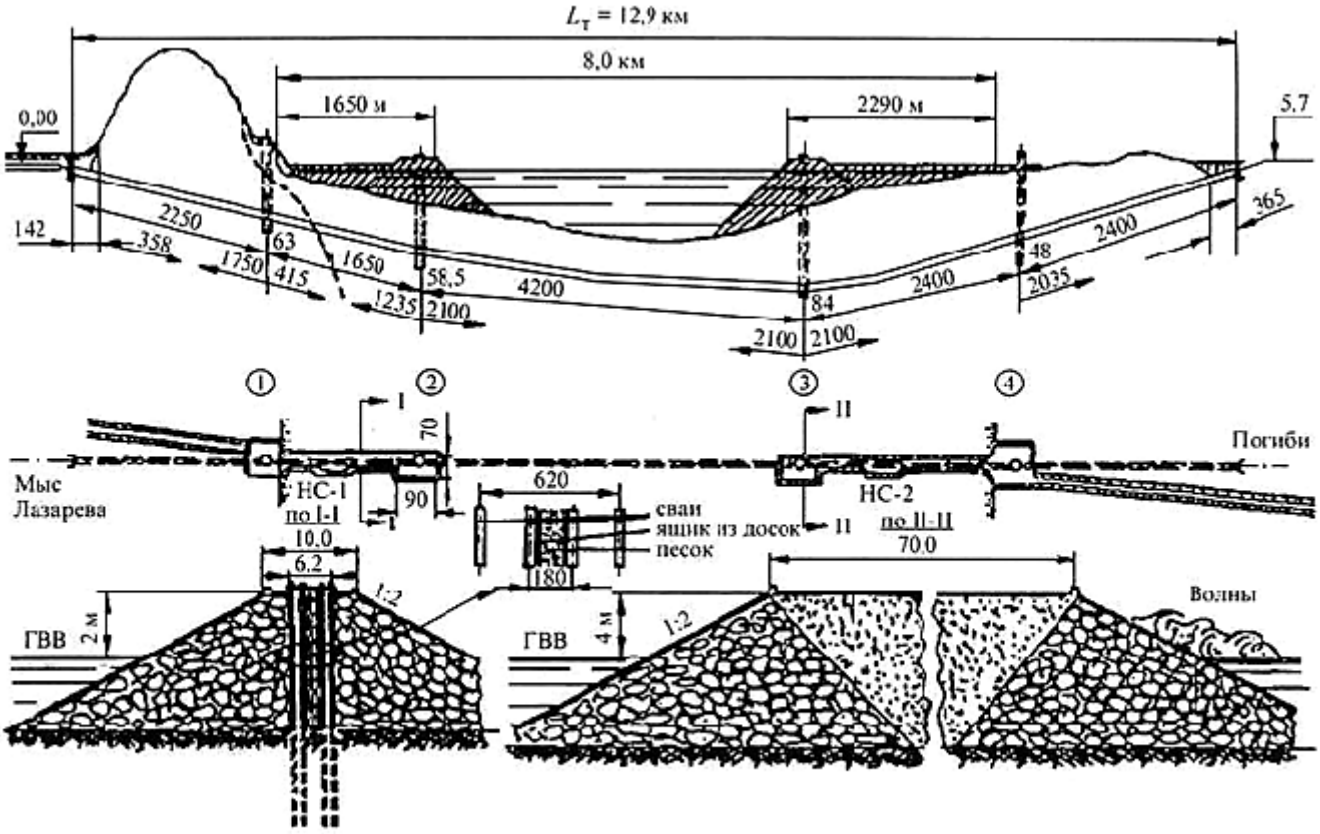


Схема тоннельного пересечения Татарского пролива (1951 г.)

A szovjetek az 1945-ös megszállást követően a városokat gyorsan átnevezték (lakóikat internálták, vagy száműzték), a főváros így a **Juzno-Szahalinszk** néven szerepelt a továbbiakban a térképeken. 1951-ben Japán a San Francisco-i békeszerződés értelmében lemondott a Kuril- és Szahalin szigetek fölötti felügyeletéről. Azonban a szerződés a pontos részleteket nem tisztázta és az a szovjetek alá sem írták, így a szigetek hovatartozása a mai napig vitatott – már csak azért is, mert komoly kőolajkészletek lapulnak meg a szigetek alatt.

Mindenesetre a szovjetek gyorsan zárt katonai övezetté nyilvánították a szigetet, oda napjainkig nem egyszerű bejutni. A szigetet a Szovjetunió felé egy kompjárat kötötte (és köti) össze, ezt akarták

Sztálin tanácsadói valami időjárástól függetlenebb megoldással felváltani.

1949 végére Lavrentyij Pavlovics Berija állt elő a nagyszerű tervvel, a tizenhárom kilométeres alagút ötletével. Úgy ítélték meg, hogy egy híd katonai sérülékenységével szemben az alagút ellenállóbb és védhetőbb lehet. A Miniszterek Tanácsa 1950-ben írta alá a rendeletet a Tatár-szoros alatti Komszomolszk és Pobedino közötti alagút megépítésére.



A vasútvonal alagút és sziget oldali részét az **506**-os, míg a szárazföldi részét az **507**-es projektbe sorolták. A teljes tervezett vasútvonal hossza több, mint 1000 km volt. Egyes források azt állítják, hogy az ide jelentkező kényszermunkások sokkal jobb körülmények között éltek, mint a többi Gulag táborban, kiszabadultak a tábori körülmények közül és még fizetést is kaptak.

Más források szerint ez csak a klasszikus szovjet/orosz múlt-szépítő legenda, és azok a megemlékezések is ezt a változatot támasztják alá, akik szerint csak az 506-os részen tíz tábor épült fel, a Gulágon megszokott őrtornyokkal és szögesdrót kerítésekkel, ahová 27 ezer embert vezényeltek a munkára.



Mindenesetre tény, hogy az alagút megépítésében moszkvai metróépítők is részt vettek, akik már hozzászoktak a komplikált helyzetekhez, de ez az alagút rajtuk is kifogott. Az öböl alatt nem igazán találtak alacsony mélységben alagútépítésre alkalmas kőzetet, de a szeizmikusan aktív térség sem kecsegtetett sok jóval.

Az alagútnak 1953-ra kellett volna elkészülnie (és 1955-ben üzembe állnia), de gyorsan nyilvánvalóvá vált, hogy ez a határidő tarthatatlan (sőt, lehet, hogy az egész projektet megvalósíthatatlannak ítélték a szakemberek, de persze ezt azért nem valószínű, hogy Berija-val is közölték).

Szerencséjükre a történelem közbeszólt, és másként rendelkezett, mint a minisztertanácsi rendelet. 1953 tavaszán ugyanis a diktátor, Sztálin meghalt, és halálával gyakorlatilag egyidejűleg az összes Gulag-projekt is megszüntetésre került. **Yuri Koshelev**, a Szocialista Munka Hőse, aki korábban és később is a moszkvai metró építésén dolgozott, mint vezetőmérnök, így nyilatkozott Sztálin halálának napjáról:

„Aznap minden kiürült. Az őrök nem kapcsolták le a gépeket, egyszerűen csak lezárták az építési területet. Egyik nap még kellett dolgoznunk, másnap már nem, azt mondták: ez már nem szükséges. Semmi nem lett konzerválva, a tábor egyszerűen kiürült, csak a gépek és az építési anyagok maradtak ott. Voltak néhányan, akik továbbképzésre lettek küldve a közeli településre. Mikor visszatértek, csak üres barakkokat találtak ott.„



A történészeket (és persze a blogírókat is) izgatja a kérdés, hogy vajon meddig jutottak az építkezésekben. A metróépítők beszámolói szerint több függőleges szellőzőaknát teljesen kiépítettek, nem kizárt, hogy az alagút részben – akár néhány kilométer hosszan is – elkészült. A levéltárakban az erre vonatkozó iratok nem érhetők el, és az interneten se található túl sok dokumentum erről az elátkozott építkezésről.

Egy egykori szemtanú, egy sofőr így írt az alagútról: *„20 teherautó fordult egyszerre az alagútban, ami már 10 kilométer hosszan húzódott a Tatár-szoros alatt. Sztálin halála után írott levelében ez áll, miután szabadon engedték: Az építkezés lezárult, az alagútba betört a víz és mindenki, aki ott volt, meghalt.”*

Mikhail Kozlov megemlékezései szerint egyszer beszélt egy egykori ezredessel, aki az alagút építésénél szolgált. Szerinte az alagút építése során végzetes hiba történt, és a víz szerinte is betört a majdnem kész alagútba. Bár a mérnökök megpróbáltak úrrá lenni a helyzeten, Sztálin halála után a lezárt alagutat teljesen elöntötte a tengervíz.

A helyszínen a fényképek tanúsága szerint ma már csak néhány rozsdás gép, egy beszakadt függőleges tárna és néhány félig elrohadt épület bizonyítja csak az egykori alagút létezését.

506 újratöltve

Európába Japánból egy konténert legjobb esetben is több, mint egy hónap alatt lehetne eljuttatni. Ezt az időt vonattal akár két hétre is le lehetne csökkenteni, ha volna Japánnal a szárazfölddel közvetlen kapcsolata. A fő szigettől északra található **Hokkaido** szigete, és annak már van vasúti kapcsolata, így a térképre nézve adja magát a legegyszerűbb megoldás: Hokkaido-t össze kell kötni Szahalin szigetével és igen, Szahalint pedig a kontinenssel, nagyjából ugyanott, ahol Sztálin és bandája ezt eltervezte.



Az orosz és japán kapcsolatokról nem a barátságosság jut először az elemzők eszébe, de nyilván a pénz ezen a területen is sok mindent felülírhat. A tárgyalások már megkezdődtek, és nem kizárt, hogy hamarosan – ha személyvonattal nem is – de a feladott konténereink száraz lábon – igaz nem alagúton, hanem egy hatalmas hídon keresztül – fognak eljutni a felkelő nap birodalmába.

Ebben a projektben viszont nem a Tatár-szoros fölötti hét kilométeres híd a kihívás a finanszírozóknak és az építőknek, hanem a Hokkaido és a Szahalin közötti La Perouse-szorost 42 kilométeren átívelő híd. A 600 kilométernyi vasút, állomásokkal, hidakkal és alagutakkal ehhez képest már tényleg csak részletkérdésnek számít.

Mindenesetre 2016-ban már a legfelsőbb szinten kezdtek egyeztetni a vasúti kapcsolatról az oroszok és a japánok, egy olyan szigeten keresztül, melynek hovatartozásáról az utóbbi 70 évben nem tudtak

megegyezni.

De a pénz beszél..

Ajánló

Hasonló jellegű bejegyzéseket a **A szovjet imperium romjain** tag alatt talál:

• A 18-as járat	2026/08/05 13:16	Vámos Sándor
• A 23. emelet rejtélye	2026/06/26 22:42	
• A Honecker-bunker	2026/06/26 22:43	
• A jégbe fagyott időzített bomba: Novaja Zemlja	2026/09/23 16:01	Vámos Sándor
• A kommunista UFO	2026/06/26 22:43	
• A moszkvai Metro–2 legendája	2026/06/26 22:43	
• A Poligon	2026/06/26 22:43	
• A Világ valódi csodái	2026/06/26 22:45	
• A Volga Atom és az atomautók elfeledett őrülete	2026/09/28 21:03	Vámos Sándor
• Az Aralsk-7 „halvaszületett” szigete	2026/06/26 22:43	
• Az elhagyott szovjet nukleáris világítótornyok	2026/06/26 22:43	
• Az NDK utolsó halálraítéltje	2026/06/26 22:43	
• Csernobil árnyéka: Negyven évvel a katasztrófa után	2026/06/26 22:43	
• Csernobil és Putyin katonái	2026/06/26 22:43	
• Csónakokkal az anyahajó ellen – a Millennium Challenge 2002 gyakorlat	2026/06/26 22:45	
• Hogyan lett Kínának repülőgép-hordozója?	2026/06/26 22:44	
• Majak	2026/06/26 22:45	
• Probstzella – végállomás	2026/06/26 22:46	
• Projekt 506	2026/06/26 22:46	
• Sztálin elfeledett vasútja	2026/06/26 22:46	
• Teufelsberg FSB	2026/06/26 22:46	
• Whiskey on the rocks	2026/08/12 11:34	Vámos Sándor
• Ördögnyál	2026/10/07 18:16	Vámos Sándor

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

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.

2026/05/28 18:05

Források

pastuh83.livejournal.com: Мертвые великие стройки
Wikipedia: Sachalin
Wikipedia: Сахалинский тоннель
vladnews.ru: Тайна тоннеля на Сахалин: миф или реальность?
domarchive.ru: 1954. МЕГАПРОЕКТЫ И.В. Сталина (закрытые после его смерти)
4stor.ru/zabroshki: Сахалинский тоннель
siberiantimes.com: Tokyo to London by train? Ambitious new plan links Trans-Siberian to Japan

történelem, büntetés, vasút, elhagyatott, romos, alagút, 2018, Japán, Szovjetunió, Sztálin, Berija, Gulág, A szovjet impérium romjain, világjáró, Szahalin-sziget, GULAG, kényszermunka, BAM, Toyohara, Juzno-Szahalinszk, Komszomolszk, Pobedino, Yuri Koshelev, Hokkaido, Japán, La Perouse-szoros, híd

Bejegyzésmegtekintések száma: 154

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:projekt_563

Last update: **2026/08/21 16:50**