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 megsemmisítse volt.



A projekt kezdetét a történészek **1947. február 4**-ére datálják. Maga a teljes **Északisarkkör-Vasút** (németül: *Polarkreiseisenbahn*, oroszul *Трансполя́рная магистра́ль*) 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 projektekkel párhuzamosan például az alábbiak is tervbe lettek véve (és ezeket meg is építették): 505: Transszibéria Ulan Batorig, 508: BAM, 509: MIA – Kola félsziget, 511: Murmanszk.



A térkép forrása : www.friendsontour.de (Wikipedia), magyar változat: passport.blog.hu

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 kósza patkány bemászott a széfbe, és ott bankjegyeget 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 °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 összecseng; 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 oroszos *„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 ítélve – 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-Vasútat.

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 m³ 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 rendőröket hívnak rájuk. Beszámolóikból néhány alul, a források között fellelhető német és orosz nyelven.


Фото © С. Костенко

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 összehasonlítgatni, 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 földbe.

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.

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

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: 275

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

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

Last update: **2026/08/02 21:44**