

⊕ SZÖVEG: KARÁCSONYI DÁVID–PÓTI LÁSZLÓ

VORKUTA

GULAG-VÁROSOK A FAGY FOGSÁGÁBAN

Vorkuta a maga szomorú Gulag-örökségével, üszkös szénbányáival, az Urál távolból felsejlő hegyeivel, fagyos tundráival, nyenyec és komi kultúrájával olyan a geográfusnak, mint a sajtínyencnek a pálpusztai, vagy a szomeliének egy jófajta, ám savanykás rajnai fehérbor. A kényelmes, alpesi sípályákhoz szokott, átlagos turista nem értheti ezt meg. Ám, ha valaki különlegességre vágyik, meleg szívvel ajánlhatunk egy kellemes januárt Vorkutában, az orosz sarkvidéken, kontinensünk hidegpólusán, ahol télen nem ritka a -40 °C



A messzi északi periferiára közút sem vezet, annak valahol még Komiföld közepén, Uhtánál vége szakad. Onnantól csak vonattal, repülővel, vagy télen, az úgynevezett orosz téli úton, a befagyott lápokon és mocsarakon át vezető zimnyiken lehet ide eljutni. Ahogy a pétervári konzul mondta a január végi indulásunk előtt: „Nincs ott semmi, én láttam! Ahhoz képest még Sziktivkár (Komiföld központja) is maga Párizs.” Mégis van valami bizarr romantika a messzi északban, hisz turistacélpont is: csoportok érkeznek Nyugatról, hogy borzongva járják végig az egykori munkatáborok emlékhelyeit, szembesüljenek a sarkvidék megragadó zordságával, vagy épp újjgazdag oroszok töltenek el egy-egy hetet a nyenyecek csumnak nevezett sátrában, horribilis összegért.

Mélyhűtött élet

– A helyi turizmus fejlesztésének egyik kiugrási lehetősége egy Gulag-élménypark lehetne, ahol a nyugatiak jó pénzért, amolyan reality show keretében, paintballal rájuk lövöldöző örök társaságában élvezhetnék az imitált Gulag-körülményeket, de csak rövidebb ideig – vélekedik Vorkuta polgármestere. Vitalij Troskin vorkutai építész, szabadúszó helytörténész és ellenzéki aktivista ennél szerényebb elképzelésekkel áll elő. Ő egy nemzetközi összefogással létrehozandó Gulag-élményparkot szeretne, ahol – Auschwitzhoz hasonlóan – minden ide deportált nemzet rendelkezne saját barakkal, amit az adott ország rendezne be.

A tél errefelé rendkívül hideg, nem ritka a januári -40°C sem. Túl vagyunk az erdőhatáron, körülöttünk törpenyíres pusztaság, a tundra terpszkedik, amerre a szem ellát. Ez Európa hidegpólusa. Még északabbra, a Barents- vagy a Kara-tenger partján is elviselhetőbb a tél – a Jeges-óceán enyhítő hatására. Ott – az Észak-atlanti-áramlásnak köszönhetően – rintkán süllyed a hőmérő higanyszála -10°C alá. Mi vezette mégis ide az embereket, hogy itt, e kietlen tájon, a fagyos sarki tundrán alapítsanak új várost a 20. század derekán?

ÉLETKÉPEK VORKUTÁBÓL. A „harangtorony” (előző oldalpár), a vorkutai lágerek legfőbb emlékhelye. Litvánok emelték az 1953-ban kitört Gulag-felkelés emlékére



Nem önszántukból tették...

Míndez nem ment kényszer nélkül. Ők – ellentétben velünk – nem önszántukból jöttek. Az itt nyújtó Pecsora-medence óriási feketeszenyagvona stratégiai jelentőséggel bírt, az egyik legnagyobb készletet jelentette az egykori Szovjetunióban. A szovjet gazdaságnak égető szüksége volt az energiahordozókra, ezért 1932-ben deportált geológusokból, bányamérnökökből és őreikből álló „expedíció” érkezett e kopár vidékre, hogy a szén- és ásványvagyont felmérje. Hajóval érkeztek az Usza-folyón, onnan 30-40 km-t kellett továbbgyalogolniuk, minden felszerelésüket magukkal cipelve – éppúgy, mint az őket követő, az első táborokat, majd a bányákat kiépítő deportáltaknak.

A folyótól a szocialista újvárosig, Vorkutáig kiépített, keskeny nyomtávú iparvasutat 1942-ben felváltotta a Pecsora-vasút, amelyen a rá következő évben már nem csak a deportált szovjet állampolgárok, de a keleti front hadifoglyai is ezrelék érkeztek. A Vorkutába begördülő tehervonatok hozták az ingyenmunkaerőt – oroszokat, tatárokat, németeket, baltikumiat, ukránokat, magyarokat, lengyeleket –, visszafelé pedig vitték a világ legolcsóbb, rabszolgamunkával kibányászott szénét. A város környéki munkatáborokat a „Vorkutlag” táborparancsnokság fogta össze, ahol összesen 2 millió ember fordult meg az 1930-as és 1960-as évek között. 200 ezer ember sosem tért haza innen.

Az áldozatoknak még csak emlékhelyük sincs, pedig az itt meghaltak 90%-a a Szovjetunió valamely más térségéből került ide. A külföldi foglyok sorát a hidegháború idején Kelet-Berlinben elrabolt amerikai állampolgárok is gyarapították. Olyanok, akik szabadon átjárhattak a városrészbe a fal felépültéig – vesztükre.

Vorkutában ugyan létrehoztak már civil kezdeményezésre egy szerény – egyetlen szobából álló – emlék- és dokumentációs központot, ami azonban alig kap állami támogatást, ellentétben a szomszéd irodát bérlő kommunista párttal. Egy nagy, városi emlékmű és legfőképp a sötét múlttal való őszinte szembenézés még hiányzik...

KERESZTEK A HÓMEZŐN SZÉVERNII TELEPÜLÉS MELLETT

Az egész környék egykori hadifoglyok temetője (balra lent)

VITALIJ TROSKIN HELYTÖRTÉNÉSZ

mutatja a város körüli bányatelepeket felölelő „halálkört”, amelynek a térképi körvonala egy koponyára emlékeztet. Az orosz ember, az orosz lélek számára nagyon fontosak az ilyen misztikus szimbólumok, babonák (lent)





ELHAGYOTT ÁRUHÁZ VORGASOR „ÓVÁROSI” RÉSZÉBEN
A téglapületeket ma már nem lakják, csak a panelházakat, ahol a távfűtés megoldott, és az alapozásuk is jobb a sztálini időkben kényszermunkával épített házakénál



VORKUTAI AUTÓBUSZGARÁZS

Az eleje kiállított, szovjet gyártmányú LAZ (Lemberg) busz volt az első jármű, ami a korszerű városi tömegközlekedést jelentette az 1960-as évektől itt, a világ végén. Ma már fűtött Ikarusszal utazhatnak a vorkutaiak

Útban északkeletre

Kint a januári hideg tombol, mi meg Moszkvából indulva már jó két napja zötykölődünk a plackartosztály bűzös-fülledt hálótermes vagonjában, szén- és olajbányászokkal összezárva. Rég magunk mögött hagytunk olyan északias városokat, mint az Arhangelszki Terület keleti szegletében fekvő Kotlasz vagy Sziktivkár, Komiföld központja – a vonatunk már az északi sarkkört szeli át.

A globalizálódó Moszkvában vásárolt „makdonaldszos” menü már mindenkinél elfogyott, ezért előkerül a klasszikus, orosz utazóelemzés: füstölt hal, turistaszalámi, jófajta fekete vekni, hozzá a só, szigorúan gyufaskatulyában és persze az elmaradhatatlan vodka. Miközben egy ittas szénbányász kissé arrébb épp hányni készül, mi a Bovanyenkovo-ba – a Gazprom jamal-félszigeti óriási földgázlelőhelyére – igyekvő Kosztyát kérdezzük. Belaruszból érkezett vendégmunkás, a családját, feleségét és a kislányát hagyta otthon. A jobb megélhetés reményében másfél havi műszakokban jár dolgozni a messzi északra. Az orosz fizetés jóval magasabb, ráadásul itt északi pótlék is jár mindenkinek, ám a munkakörülmények veszélyesek, a baleset és a halál mindennapos – minderről kifejezetten közönnel beszél. Vitalij, egy 20 éves roztovi srác a szigorú munkakörülményekre és az alkoholtilalomra panaszkodik: nincs semmiféle szórakozási lehetőség. No de majd hazafelé! Moszkvában jól elveri a pénz nagy részét nőkre és italra, aztán megy vissza újabb hónapokra melózni. Ő amúgy becsületes, egyszerű orosz: elővesz egy kopott jegyzetet a táskájából, és büszkén elcseti, hogy az ő országa a legnagyobb a világon...

A HALÁLÚT

Az 1930-as évek derekától kényszermunkásokkal kezdték el építtetni a halálútként („Mertvaja Doroga”) elhíresült Pecsora-vasutat, amelynek északkeleti leágazása volt az ún. transzpolár vasút. A hatalmas infrastrukturális beruházás gazdasági és geopolitikai értelmét részben az 1930-as években feltárt vorkutai szén adta. Másrészt – mivel a Föld gömbölyű – így az északon, a sarkkörrel párhuzamosan megépülő kelet–nyugati vasútvonal elviekben jóval rövidebb összeköttetést teremtett volna Szibéria feltáratlan északi régiói és Moszkva között, mint a délen futó transzszibériai vasút. Hadifoglyok ezrei dolgoztak az 1940-es évek végén és az 1950-es évek elején az Urál északi szegletében futó vasút építésén, ami tovább az Ob-parti Szalehardot a Jenyiszej melletti Igarkával és a norilszki nikkell- és színesfémhányakkal kötötte volna össze. Ám a kor technikai színvonala sem az Obon, sem a Jenyiszejen nem tette lehetővé vasúti híd építését, de nem számoltak a Nyugat-szibériai-alföld fagyott aljzatával és mocsárvilágával sem. A szovjet fővonalakkal összeköttetésben nem lévő, ezért teljesen értelmetlen szakaszok építését végül Sztálin halála után feladták, ma csak az Urál északi részét átszelő, a Pecsora-vasúttól az Ob folyó partjáig tartó szakasz van használatban. A hatalmas emberáldozatok árán felépült infrastruktúra az elmúlt fél évszázadban a zord sarkvidéki természet játékszerévé vált.

A vasútvonal újraépítésének ötlete az 1970-es években, a Brezsnyev-érában merült föl, amikor a nyugat-szibériai óriási földgáz- és kőolajkészleteket is feltárták. Ekkor épült meg a „halálút” részbeni rekonstrukciójaként a Jamburgot Urengojon át a Transzszibbel összekötő észak–déli vasút, illetve jelenleg napirenden van a Szalehard–Igarka-vasút újjáépítése is, amelynek kivitelezését a cseh vasúttársaság nyerte el egy 2009-es tenderen.

PROMÜSLENNIJ TELEPÜLÉS ELHAGYOTT HÁZAI

A szénbánya rég bezárt, a lakók szétszéledtek Oroszországban, vagy beköltöztek a komfortosabb Vorkutába



GAZPROM-ORSZÁG JAMALIÁBAN

Fönt, északon, a sarkkörön túl szinte élet és halál ura a Gazprom, az orosz földgázipari óriásvállalat. Minden város és ipari telephely az ő kezükben van, ők építik a repereket, kikötőket, az utakat és a vasutakat, amelyek a Jeges-óceánba messze északra benyúló Jamal-félsziget távoli szegleteit kötik össze az ország belső területeivel, ahol az elmúlt húsz-harminc esztendőben hatalmas földgázkészleteket tártak föl. A Gazprom óriásberuházásaként nemcsak a Jamal-Európa földgázvezeték készült el, de felépült a világ legészakabbi vasútvonala, a 71. szélességen fekvő Bovanyenkovoig futó jamali vasút, ami lényegében a Pecsora-vasút folytatása. A vasútvonal speciális gumiágyon fut, hogy elkerüljék az állandóan fagyott aljzat felső rétegeinek nyári felolvadásából eredő töltéssüllyedéseket. Ugyanezen okból a Bovanyenkovo-i reptér betonpályája alatti talajt nyaranta speciális hűtőberendezésekkel fagyasztják.

Amíg a Vorkuta környéki szénbányászvárosok lassú haláltusájukat vívják az elvándorlással, addig az Uráltól keletre, Nyugat-Szibéria mocsaras tundráján orosz slágerekbe foglalják a születő, dinamikus növekvő új városok nevét: „Hisz van e szebb hely a világon Novij Urengojnál, ahol a gázfáklyák fényeit feledni nem lehet?” Nem is csoda, hisz arrafelé sokat fizető munkahelyek csábítanak, így az utóbbi időkben nem csak a meggazdagodni vágyókat, de a bűnözőket is vonzani kezdte a térség. Ennek megelőzésére a zárttá nyilvánított Jamal-Nyenyec Autonóm Területre történő belépés a vízumnál is szigorúbb és hosszabb belügyi engedélyeztetéshez kötött, ami az ide utazni szándékozó érdeklődők mellett a helyi lakosság életét is megkeseríti.

SZEVERNII TELEPÜLÉS. A háttérben a 2. számú vorkutai hőerőmű kéménye füstöl. Szintén Szevernijben működött egykor a ZKPD, azaz a betonházgyár, amely a boldog békeidőkben sok környékbeli lakótelep szülőhelye volt. A beton alapjául hőerőművi salak, meddő és a környéken a fagyott aljzathoz bányászott kavics szolgált

Nyelvrokonoknál

A vonat egy kietlen helyen hirtelen megáll, csupán egy behavazott állomásépület és egy rozoga bolt virít a hófehér tájon. A peronon színes ruhába öltözött, sötétebb bőrű, ferde szemű emberek jelennek meg. A tundra őslakó nomádjai, távoli nyelvrokonaink, a nyenyeczek. Az orosz nyelvet sem értik igazán, csak az egyszerű szavakat, hiába próbálunk velük szóba elegyedni, hogy mi nem is oroszok vagyunk, hanem az ő rokonaink. Az állomás boltosa lenézően kezeli őket, amikor két szem almát próbálnak vásárolni a kezükben szorongatott kevéske rubelért. Saját népművészeti tárgyaikat, rénszarvasbőr csizmát és ködmönt próbálnak eladni, ebből van némi pénzük. Pedig a földjük gazdag, tele szénnel, olajjal és földgázzal – ők is gazdagok lehetnének. Egyszerű emberek, akik a Marx által leírt társadalmi stációkat kihagyva, az ős-egyenlősiből léptek át rögtön a megalósult kommunizmusba. De persze őket ez nem igazán érdekli.



A turizmus-biznisz persze elérte a nyenyeceket is – bár a nagy hasznot nyilván az orosz „vállalkozók” húzzák. A nomádok sajátos életmódja mellett az általuk tartott rénszarvas húsa delikátesznek számít: nem csak a szovjet időkben épült Vorkuta Szálló étlapján kínálnak ilyen ételeket, de a város határában már a szovjet érában rénszarvastenyésztésre szakosodott szovhoz működött. Vorkutában mindenhol megtalálható mintaboltjuk, ahol szaláminak, vagy a sör mellé korcsolyának szánt, sózott-szárított húsnak feldolgozott rénszarvas is kapható. Különösen drága a szarvukból és vérükből készült, bűzös elixír, amit a helyiek afrodisziákumként tartanak számon.

NYENYEC EK SZÁLLNAK LE A SALEHARD–VORKUTA-JÁRATRÓL

Csum állomásnál ágazik ki az Urált átszelő Transzpolár-vasút a Vorkutába vezető Pecsora-vasútból. A település a nyenyeczek jellegzetes sátráról (csum) kapta a nevét



OROSZORSZÁG JÖVŐJÉÉRT TERMELÜNK – HIRDETI AZ ÓRIÁSPAKÁT SZOVJETSZKIU TELEPÜLÉSEN

Mintha semmi sem változott volna: a falakon még sokfelé láthatók a szovjet éra plakátjai, amelyek a kommunista párt dicsőségét, vagy a világbékét hirdetik





VEZGYEHOD,
azaz „mindenholjáró” parkol
Vorkuta egyik lakótelepén (balra)

VORKUTA FŐUTCÁJA, A LENIN ÚT
a nagy mínuszok ellenére is népes
útvonal. A főbb boltok, fedett
piacok, kulturális intézmények mind
ennek mentén fekszenek. Feltűnően
sok a fiatal, gyermekes család,
hisz ez a régió nem az orosz
nyugdíjasok Floridája. Ide mindenki
pénzt keresni jön (lent)



Taxival a „halálkörúton”

Vorkutába érkezésünk után a helyi tatár taxisofőr, Ravil lett a kalauzunk. Felesége ide deportált volgai németek gyermeke, de Ravil szülei sem maguktól jöttek – ám ő már beletörődött a sorsába. Azt mondja, jobb itt, hisz kap északi pótlékot és a nyugalom is nagyobb, mint „lent, délen, Oroszországban”. Ez itt nem Oroszország, hanem a Világ Széle, a „krajai zemli” a helyiek szemében – eseteli nekünk a Ladában. Az úton nagy kerekű vagy lánctalpas terepjárókkal, vezgyehodokkal találkozunk, csupán a városi tömegközlekedést bonyolító Ikarus buszok jelentik az igazán megszokott közúti elemet. Az utakat a nagy hidegben nem érdemes sózni, a fagyos sarki szél, a purga porként fújja az úton a havat. Csak néha megy el egy-egy kopott ZiL, ami csúszásmentesítés gyanánt fekete szénport szór az útra a keresztvezdéseknél.

A fekete arany itt mindennek az alfája és az ómegája. Nem csupán munkát és meleget ad a helyieknek, nem csak az energetika és a vegyipar hasznosítja, hanem fontos élelmiszer-ipari alapanyag is – mutogatja büszkén helyi vezetőnk a megdöbbenésünkre szénből készült cukorkát is őrző múzeumi tárlatot. Városszerte óriásplakátok hirdetik a helyi nagyvállalat, a VorkutaUgol szlogenjét: „Oroszország felvirágzásának záloga az itt bányászott szén!” Vagy fél tucat bánya még mindig működget, ám a szovjet rendszer összeomlása óta a város körül már sokat bezártak. Aknatornyaik a változatos nevű – Oktjabrskij, Promüslennij –, de elnéptelenedett lakótelepekkel együtt üres csontvázként meredeznek az életelen, fagyott tájon.

És a lakók is elhagyják a házakat: a korszerűtlen, penészedő falú tégláépületeket és a magasabbakat is, hiszen a fagyott aljazaton a kényszermunka során hanyagul alapozott magasházak többsége – a felső üledékrétegeket érintő, egyre hosszabb nyári felengedés miatt – süllyedésnek indult. A megmozdult épületek közül több vorkutai toronyházat is kellett már üríteni.

Az 1943-ban városi rangra emelt Vorkutát 1989-ben még majd’ 120 ezren lakták. A város lélekszáma ma alig több, mint Egeré, a környékkel együtt vagy 70 ezer ember hagyta el a térséget az elmúlt 20 esztendőben. A kisebb iparvárosok közül pedig csupán három dacol az elnéptelenedéssel: a legnagyobb, majd’ húszeszes Vorgasor, ahol a Gulag-múzeum is működik, továbbá Zapoljarni, ahol a központi szénosztályozó van és Szevernij. Ez utóbbi várost amúgy részben a magyar hadifoglyok építették – a végtelen, téli hómezőkből kiálló kereszttek és egy szerényebb emlékmű őrzik az áldozatok emlékét. ☺