

"Man borde resa med hatten i handen hela transsibiriska järnvägen, för att hedra offren för Lenins och Stalins terror", menar Check-ins reportrar. Kontrasten på järnvägsresan är enorm idag, med möjlighet till bekväma lyx-tåg som alternativ till det vanliga tåget. Peter Hanneberg åkte Golden Eagle från Vladivostok till Moskva tillsammans med sonen och järnvägsexperten Cedric Hanneberg, teknisk konsult vid Ramböll. De skriver här om en speciell upplevelse av järnvägens och Sibiriens kultur och historia.

Text och foto **Peter Hanneberg, Cedric Hanneberg**

Transsibiriska järnvägen med Golden Eagle

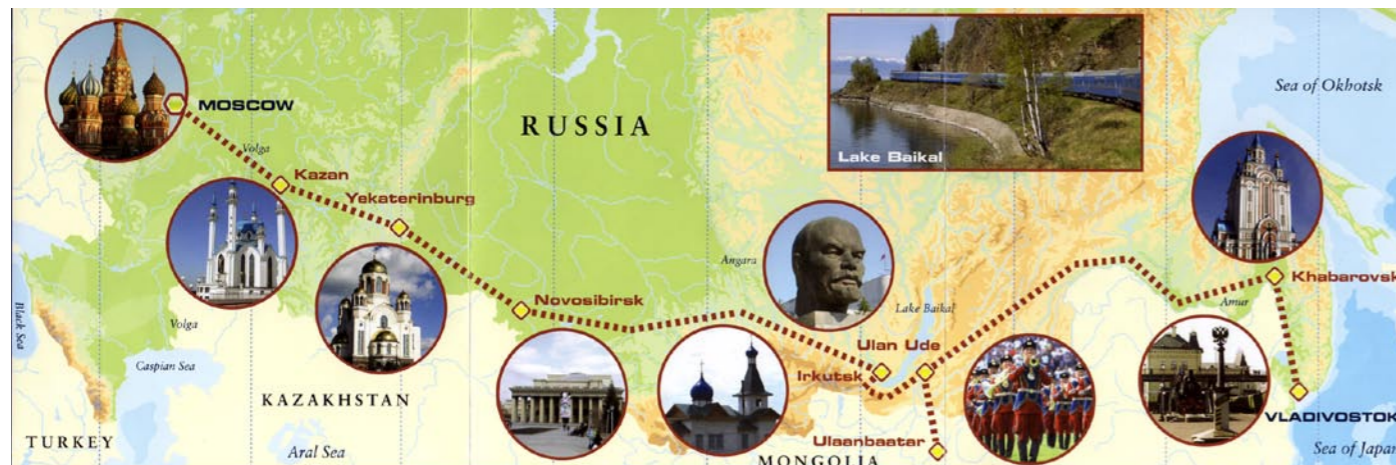


Natasja är en av tågvärdinnorna.



Hösten i Sibirien börjar lägga ut gyllene färglickar i skogsslutningarna, medan Golden Eagle Trans-Siberian Express rullar långsamt över en av de 200 järnvägsbroarna på den 25 mil långa sträckan runt södra Bajkalsjön.

Kupén nedan tillhör Gold Class.



Transsibiriska järnvägen är en otrolig bedrift vars 929 mil Moskva-Vladivostok tog ett kvarts sekel att anlägga (1891-1916). Mycket natur, kultur och historia passerar revy under en resa hela sträckan, särskilt på ett lyx-tåg med bra guidning.



Han pekar ut färdriktningen med hela högerhanden, huvudet är uppförande bakåtlutat ("gör som jag säger!"), med näsan i vädret och kepsen i vänstra handen. Vi befinner oss framför centralstationen i Vladivostok, staden som "härskar över östern". Mannen som pekar är inte vilken Vladimir som helst, utan självaste Lenin på sin sockel av granit. Näst efter kilometertavlor är det statyerna av Lenin som står för transsibiriska järnvägens flesta återseenden, kort sagt i varje stad. Ändå förstördes många sådana förhatliga monument efter att Sovjetunionen efter sjuttio års förlujet skräckväldigt äntligen upplöstes.

Uppifrån backarna i detta Rysslands San Francisco har vi utsikt över hamnen, som vi också fotograferar under en båttur. Vad är nu detta, ingen hindrar oss? Vi jämför med så sent som 1991, då utläningar på Transsibiriska järnvägen ännu måste stiga av i Nakhodka, fyra timmar före Vladivostok. I Golden Hornbukten ligger nämligen Rysslands hemliga Stillaflotta sedan 150 år tillbaka, idag kärnvapenbestyckad.



"Gyllene Örnen" ringlar sig fram som en orm i svenska färger utmed Bajkalsjön.

Det känns befriande och spännande att området inte längre är lika hemligt. Idag åker ryssar tåg den korta sträckan från sitt öppna Vladivostok till det slutna Nordkorea, för att visa sina barn hur det var att leva i Sovjet. Vi döper staden till bilköernas paradys. Det tog flera timmar att snigla oss fram i bilköerna de fyra milen från flygplatsen till centrum. Här finns åtta bilar per tio invånare. New York har två.

Porten i öster blev porten in för amerikaner, japaner och briter som ville stödja de vita ryssarna mot Lenin under inbördeskriget som följde på revolutionen. Och den blev deras port ut några år senare, när de hösten 1922 insåg att bolsjevikerna var segrarna. Det lär bara finnas ett uttalande av Lenin om Vladivostok: "Det är långt dit, men det är vårt."

Kvartsvarv runt jorden

Att det är långt upplever man bäst genom att färdas med tåg. På perrongen i Vladivostok finns ett monument med siffran 9288, som är sträckan i kilometer från Moskva. Vi gör resan under två veckor, men i motsatt riktning, Vladivostok-Moskva. En avstickare ner till Mongoliet, plus tåg Moskva-Helsingfors

på hemvägen istället för flyg, gör vår tågres 1 170 mil lång. Mer än en fjärdedel jorden runt.

Sent en eftermiddag börjar vi rulla norrut de 76 milen mot Chabarovsk, medan vår första middag serveras i restaurangvagnen. Det blir gravad stör till förrätt och en rysk bondgryta i lerkruka till huvudrätt med fläsk, potatis, lök och morötter. Maten ombord är utmärkt, med ryskt kök. Vinerna är få och medelmåttiga, ölen god, vodka råder här ingen brist på, men ingen verkar intresserad av denna ryska dryckstradition.

Att efter middagen stå vid en öppen dörr och se det långa tåget slingra sig fram i halvmörkret genom det böljande landskapet, är en upplevelse. Himlen håller ännu en svagt rosa ton efter solnedgången. I motsatt riktning stiger fullmånen över skogen. Längs järnvägen glittrar Ussurifloden i månskenet. Här var man tidigare tvungen dra för gardinerna på grund av närheten till Kina. Det är en kick för en tågfantast att stå i dörrhålet på kvällen, när lokets strålkastare lyser upp godstågen som dundrar oss till mötes med explosiv kraft. Vi reser på en järnväg för tunga transporter.

På morgonen Chabarovsk, som började byggas 1858 där flo-

derna Amur och Ussuri möts. Här viker järnvägen av västerut längs Amur. Staden är centrum i en trakt för oljeutvinning, men har också kvar vackra byggnader från tsartiden och satsar mycket på parker och promenadstråk vid Amurfloden.

Vi färdas i regel hela nätterna, äter frukost när vi närmar oss en ny stad, och ägnar dagen åt att se staden. En lokal guide följer med bussen. Ofta lunch på bra lokala ställen. På kvällen middag på tåget medan vi fortsätter västerut. När vi rullar dagtid lyssnar vi på föreläsningar om Rysslands historia av förre brittiske diplomaten Stuart Thom. Eller på lektioner i ryska. Eller på någon inbjuden musiker i den vackra barvagnens röda soffor. Med andra ord uthärdar vi ett ganska sofistikerat liv ombord.

Passagerarna är mest amerikaner och briter, men även andra nationaliteter, gärna äldre och med bättre ekonomi än genomsnittet, då lyxtåg är ett ganska dyrt sätt att resa på. Hytterna är rymliga och har egna badrum, platt-TV med DVD-spelare, mycket bekväma sängar. Amerikaner går av outgrundlig anledning alltid och lägger sig direkt efter middagen, det har jag erfarit även på kryssningar. Vi som alltid blir kvar i barens

sköna soffor med en digestive i handen, är de tre svenskarna ombord, några briter och holländare. På ett lyxtåg är andra turister de enda passagerarna, lokalfolket möter man bara om man väljer det vanliga, reguljära transsibiriska tåget, med enkel, folklig standard.

Drygt fyra mil väster om Chabarovsk färdas vi genom trakten där bolsjevikerna vann sin slutliga seger 1922. Tretton mil senare passerar vi Birobidzjan, huvudorten i något så ovanligt som en judisk autonom provins. I en fontän på stora torget står stadens och judendomens signum, ett monument av en sjuarmad ljusstake, den heliga menoran.

Mot Mongoliet

Vi sträckreser nu i två dygn de nära 290 milen till Ulan-Ude, befolkat av burjatmongoler och ett centrum för tibetansk buddhism. I den genuina byn Torbogatai på landsbygden träffar vi prästen i en ortodox kyrka. Sedan, i ett typiskt trähus med blåmalade fönsterluckor, blir jag bortgift med en yngre kvinna bland passagerarna som en uppvisning av deras bröllopstradition, musik, utstyrel och lokala mat.

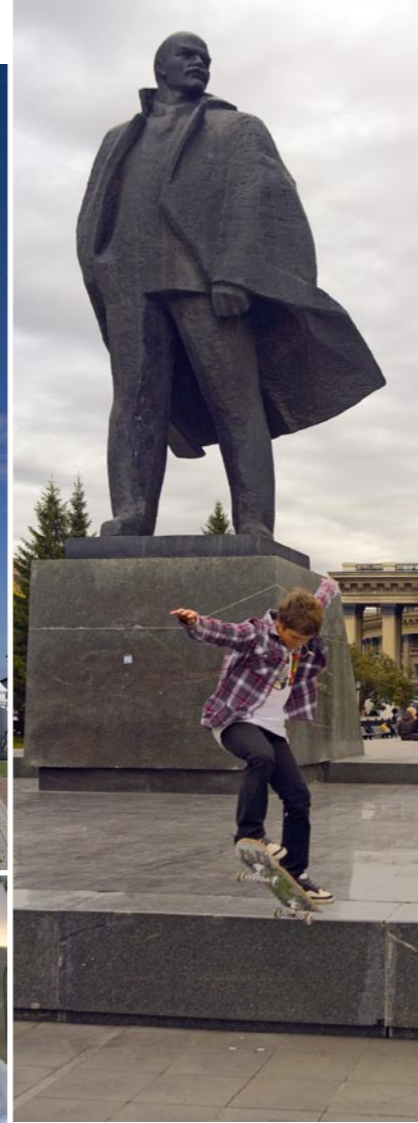
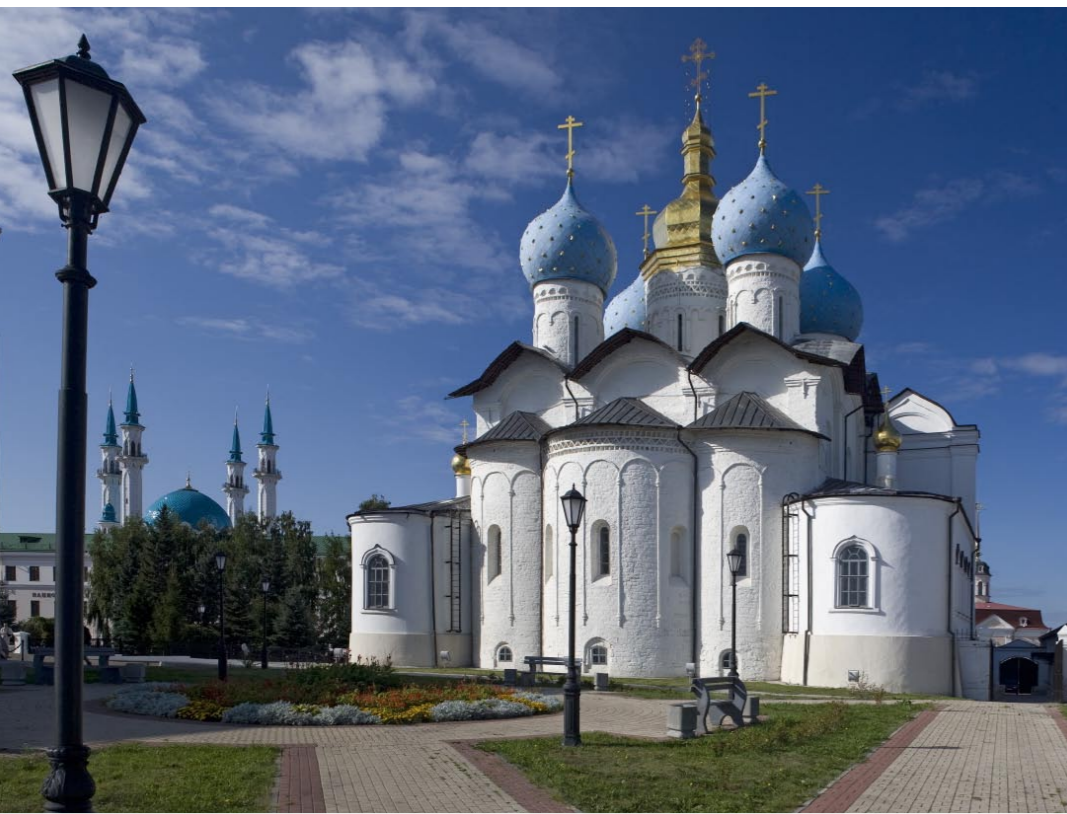


GW Travels Tim Littler och Marina Linke är personerna bakom lyxtåget Golden Eagle. Vänster.

Inget ryskt tåg eller hotell utan rysk rödbets-soppa, borsjtj. Tågets vackra barvagn går i plyschrött. Nedan.

Barbecue i solen medan Golden Eagle väntar i bakgrunden. "Ryska klassen" sjunger körsång i barvagnen. Längst ned.





Den vackra Bebådelsekyrkan från 1562 i Kazans Kremml, med Qul-Sharifs nya moské i fonden. Ovan tv.

Leninstatyns plattform i Novosibirsk, en perfekt skateboardramp. Ovan.

Nyfiken pojke kikar ut från jurta nära Ulan-Bator i Mongoliet. Vänster.



Mer bistert är det att träffa en annan uppenbarelse i Ulan-Ude – världens största Leninhuvud står staty på torget. Till Ulan-Ude kom tekaravanerna från Kina, idag möts transmongoliska och transsibiriska järnvägarna här. Spåren var lagda till Ulan Bator 1949 och Peking 1956.

Vår avstickare söderut är spännande, men för kort med tanke på kränglet vid gränsen. Ryssarna behöver fyra och en halv timmar för passkontrollen mitt i natten, mongolerna mindre än två. Samma sak på återvägen nästa natt. Man hinner inte sova eftersom man måste sprätta upp i givakt så fort en uniform bankar på dörren.

En heldag i Mongoliets huvudstad är kort. Ändå hinner vi under morgonen ägna skaplig tid åt nationalhjältarna Djingis Khans och Sükhbaatars torg, buddhistklostret Gandan och några museer. Lunchen intas utanför staden i en stor jurta, deras traditionellt runda tält. På eftermiddagen väljer en del att återvända till den mördande trafiken i huvudstaden för att shoppa. Ulan Batators trafiksituation tillhör de värsta vi upplevt.

Nej tack, vi vandrar istället i det uppfriskande naturreservatet Bogd Uul för att komma till ruinerna av buddhistklostret Manzushir Khiid i bergen. Det magnifika 1700-talsklostret med

tjugo tempel förstördes av kommunisterna på 1920-talet och dess trehundra munkar dödades eller jagades bort. I kontrast till den tragiken är landskapet kullrigt pastoralt.

Spektakulära Bajkalsjön

En tidig morgon vaknar vi vid Bajkalsjön, de tusen milens vackraste avsnitt. Stränderna är branta bergssidor där järnvägen är anlagd som på en avsats. Höstfärgerna sprider sig som guld i lövverket hos björkar och popplar. Hela dagen tangerar vi sjön med vårt långa, blåa tåg. En upplevelse i svenska färger.

Fördelen med ett sådant specialarrangerat tåg är att vi kan välja att följa den gamla järnvägen runt hela södra kröken av Bajkalsjön upp till Port Bajkal. Bara enstaka turisttåg går dessa nio mil intill sjön, aldrig det ordinarie transsibiriska tåget, som går direkt till Irkutsk över land. Vi passerar genom 39 gamla stentunnlar och över många broar. En annan fördel är att vi kan stanna i den vackra fiskebyn och viken Polovina (som betyder "halvvägs") där vi parkerar hela tåget på en bro och kan vandra runt och fotografera medan köket gör i ordning en härlig barbeque i solen.

Wilken plats! utropar någon. Det är sant, såväl hårdfakta om sjön som dess naturskönhet är spännande. Den är jordens näst



Passagerarna åker på diesellokets arbetsplattform intill Bajkalsjön för en mer naturnära upplevelse.

största insjö, lika lång som sträckan Stockholm-Malmö. Vi förstär av de branta omgivningarna att den är djup. Men att den är 1 637 meter och djupast i världen kan vi absolut inte förstå. Inte heller att 340 floder mynnar in till sjön, men att Angaraffoden är dess enda utlopp. Eller att den rymmer en femtedel av jordens sötvatten.

Nästa dag i Irkutsk vid Angara, 45 km väster om Bajkalsjön. Den första ångdrivna isbrytaren ligger vid sin brygga och bär flodens namn. Vi besöker några ortodoxa kyrkor, krigsmonumentet med den eviga lågan där brölloppsparen som vanligt byter ut varandra.

Med utsikt över floden står tsar Alexander III staty, en välgörande omväxling till den evige, tröttsamme Lenin, och vi beundrar honom en stund eftersom han var pappa till transsibiriska järnvägen. Den började byggas på hans order 1891, tre år före hans död. Bygget övervakades och avslutades 1916 av hans son Nikolaj II, den siste tsaren.

Bland de fina trähus som överlevde branden i Irkutsk 1879 är dekabristen furst Volkonskys herresäte det finaste. Dekabristerna var Rysslands första revolutionärer, missnöjda adelsmän som gjorde ett misslyckat uppror i december 1825 i Sankt Petersburg. Volkonsky tvingades till exil i Sibirien, och fick

leva på herrgården under arton år. Frun följde med frivilligt i exilen, mot makens vilja, och levde så resten av livet. Herrgårdens standard antyder att deras förvisning inte betydde något större lidande för dem.

Många träinventarier är underbara och vi häpnar bland annat över hustruns pyramidpiano från 1700-talet och en schweizisk musiklåda från 1850-talet. Som avslutning överraskas vår grupp med en njutbar musikstund i salongen med en sopran, en tenor och en pianist. Den sistnämnde ackompanjerar sången på en annan av hustrun Maria Volkonskayas klenoder, en 178 år gammal Lichtenthalflygel.

Blodets kyrka

På det sättet fortgår vår tågresä. Från Sibliens Paris, som Irkutsk kallades runt förra sekelskiftet, har vi 519 mil kvar till Moskva. Vi färdas över stora floder, som Jenisej vid staden Krasnojarsk, gränsflod mellan västra och östra Sibirien. Anton Tjechov beskrev Jenisej som "en kraftfull, dundrande Herkules". Bron över Jenisej delade guldmedalj med Eiffeltornet vid Världsexpo i Paris 1900.

Andra stora floder vi korsar är Ob nära Novosibirsk, Irtyjsj vid Omsk, och Volga i Kazan.



En levande matrjosjka, eller rysk docka, utanför sitt typiska sibiriska trähus med blåa fönsterluckor. Överst.

Vasilijkatedralen vid Röda torget i Moskva. Ovan.

Alexander III på sin pedestal i Irkutsk hyllas som pappa till transsibiriska järnvägen. Höger.



Mongoliskt äldre par på besök i Gandantemplet i Ulan-Bator. Överst.

Sean Connery gör reklam för Louis Vuitton vid Sühkbaatars torg i Ulan-Bator. Ovan.

Före läggdags i Mariinsk stannar vi för att koppla om strömsystemet från 25 kilovolt växelström till tre kilovolt likström. Det sker på flera ställen, eftersom olika etapper av järnvägen elektrifierades under olika tidsperioder mellan 1929 och 2002.

Utanför Novosibirsk besöker vi ett järnvägmuseum med hundra lok och vagnar, samt vetenskapsstaden Akademgorodok, där vi får en sammanfattning av Sibiriens naturtillgångar. Mer intressant är deras operahus, Sibiriens Colosseum. Vi vandrar runt bland rekvisitan bakom kulisserna och bland vita, grekiska statyer uppe på läktarna, som ramar in härligheten och skänker den en klassisk look. På Lenintorget framför operan reser sig en av landets största Leninkolossal, flankerad av jättestatyer av de rödas fanbärare.

I Jekaterinburg är Kyrkan på Blodet det man vill se, inte Lenin igen. Den tragiska bakgrunden är fortfarande något av ett symboliskt trauma för troende ryssar. Den massiva, kupolförsedda kyrkan blev klar 2003 vid platsen för Ipatievs hus. I juli 1918, i Ipatievs källare, mördade Lenins bolsjeviker kallblodigt hela familjen Romanov, Rysslands sista kungliga familj, och skändade deras kroppar.

Boris Jeltsin, som råkade vara stadens partichef 1977, förstörde på order från Moskva huset för att hindra en vallfärd hit, ett vanligt sovjetkommunistiskt sätt att resonera. Det bidrog till att ortodoxa kyrkan helgonförklarade tsarfamiljen 1981 som martyrer, och att Kyrkan på Blodet byggdes.

Vi berörs av den välgjorda statygruppen framför kyrkan, med de sju familjemedlemmarna samlade runt ett stort kors, fadern Nikolaj II med tronföljaren Aleksej i sina armar iklädd sjömanskostymen som han hade på sig vid familjens besök hos svenske kungen i Stockholm 1909. Deras skrämde men stolta hållning och blickar är mycket talande.

Sorgemonument

Väster om Jekaterinburg korsar vi gränsen mellan Asien och Europa. I närheten vandrar vi runt bland murar av marmor med tusentals namn ingraverade och blommor instuckna i springorna. Monumentet listar traktens offer för psykopaten Stalins utrensningar på 30-talet. Vår lokala guide, en tjej runt 25, berättar sakligt om sin farfars far som sändes till arbetslägren för att aldrig återvända. Stalin utnyttjade också Gulagfångarna för att bygga den nya BAM-järnvägen, en adderad sträckning från Bajkalsjön till östkusten, en bra bit norr om den första, och parallell med den. Hundratusentals fångar dog som flugor av svält, köld, misshandel och slavarbete. Transsibiriska järnvägen, hela sträckan på tusen mil, borde man åka med hatten i handen för att hedra Sovjetunionens offer under sju decenniers terror och vanstyre.

Härnäst väntar Kazan vid den majestätiska floden Volga. En ståtlig stad från 1200-talet som överraskar med att vara så "europeiskt välordnad". En miljonstad i staten Tatarstan, med lika delar tatarer och ryssar, moskéer och kyrkor, och vars civiliserade yttre beror på gott om oljepengar.

Resans kanske mest imponerande historiska sevärdhet är Kazans Kreml. Vi blir tagna av de enastående byggnaderna från 1500-talet och framåt. Främst Bebadelsekatedralen med himmelsblå lökkupoler och gyllene spira, som själv Ivan den Förskräcklige lät bygga 1562. Tatarernas islamiska motsvarighet innanför Kremls murar är Kul-Sharif's moské, helt ny och helt

enorm, med fyra minareter som tycks vilja nå till himlen. Inne i stan, när vi promenerar förbi operahuset, hälsar Lenin på oss över gatan från Frihetsparken.

Med 82 mil kvar till Moskva bjuder Kazan oss vår sista andliga spis. Ur den klassiska kultur som gett så många ryssar kraft att överleva sjunger en bassångare från Kazanoperan för oss. I en vacker, intim salong, och exklusivt för endast vår grupp, framför han sånger till piano ur legendariske Fjodor Själjapins repertoar. Enligt samtida författaren Maksim Gorkij var Själjapin "en epok inom rysk kultur i klass med Pusjkin".

En njutbar och värdig avslutning på vår episka resa med vårt stolta, vackra tåg. Den gyllene örnen, innan vi stiger ombord för den sista etappen till Moskva. Fast vi ska fortsätta med ett annat tåg, reguljärt till Helsingfors, och ta färjan vidare till Stockholm.

JÄRNVÄGENS HISTORIK

1891 Järnvägen börjar byggas i Vladivostok och Moskva på tsarens order.

1900 Linjen klar för kombination av tåg och färjor, t ex över Bajkalsjön.

1905 Den 25 mil långa linjen runt södra Bajkalsjön klar, med 39 tunnlar och 200 broar. Sista biten till Chabarovsk påbörjas.

1916 Efter sista länken, bron över Amurfloden, är världens längsta järnväg klar efter 25 år.

1917-22 Lenins bolsjeviker revolterar, mördar Nikolaj II och tar över järnvägen som tsaren låtit bygga. De transporterar trupp med tåg och intar hela Sibirien.

1930-53 Stalins terrorvälde utnyttjar Gulagfångare som slavarbetare för att bygga en ny, nordlig gren, Bajkal-Amurlinjen (BAM). Minst 150 000 fångar dog.

2002 Den sista sträckan på 18 mil elektrifieras. Moskva-Vladivostok kan nu köras helt med eldrivna lok.

RESFAKTA

Tägresan Vladivostok-Moskva tog två veckor. Sträckan är 9288 km lång. Med tillägg till Mongoliet, samt tåg Moskva-Helsingfors, blev det 1 170 mil, mer än en fjärdedel jorden runt. Färden västerut passerar åtta tidszoner, dvs nästan varje kväll ställer vi klockan en timme bakåt, och får åtta längre dagar.

Golden Eagle Trans-Siberian Express drivs av GW Travel i Manchester, www.gwtravel.co.uk. Tre hyttkategorier finns, Guld, Silver och New Heritage Class. Från drygt 50 000 kr. Tågvärd i varje vagn dygnet runt. I juli passar resorna i tiden med Naadamfestivalen i Mongoliet. Golden Eagle gör även andra resor än transsibiriska, t ex Krim och Sidenvägen.

Flera researrangörer som BaS International, Jambo Tours och Select Travel har Transsibiriska järnvägen i sina reseprogram. BaS International arrangerar också specialresor i Ryssland, östra Europa och Centralasien, och skraddarsyddad äventyr på transsibiriska järnvägen.

Bäst hjälp med visum gav BaS International, som tar 700 kr för Ryssland och 1 000 kr för Mongoliet, inga tillägg.