

Med 'Kukusjka' gennem Kaukasus

En tur på den historiske smalsporbane mellem byerne Borjomi og Bakuriani er en god måde at opleve Georgiens overdådige natur. Et lille tog har ført passagerer gennem slugter og over højdedrag siden 1902.

Tekst og fotos: Jens Malling

Børn vinker begejstret. Vejarbejdere vender sig om og smiler. Mændene i de orange veste løfter hånden som hilsen til de rejsende inde bag ruden. Af og til bliver bevoksningen særlig tæt, og træernes grene kærtegner det

lille tog ned lang siderne. Lokomotivet med de to vogne er så populært, at de lokale har givet det et kælenavn: Kukusjka. Smalsporbanen mellem byerne Borjomi og Bakuriani er en yndet attraktion. Turister tager på udflugt. Egnens indbyggere stiger ud og ind på de undselige stationer undervejs.

Skinjerne bugter sig rundt om bjerge, ind i skove og over slugter. Georgien – et lille land nede i Europas sydøstligste hjørne – har noget af verdens smukkeste natur, og der er fint udsyn gennem vognens panoramavinduer.

Denne formiddag er en lille gruppe mountainbikere ombord med deres



Lokomotivet er fra 1966 og blev bygget i Tjekkoslaviet.

cykler. De udnytter banens 1.200 meter stigning til at få en let nedkørsel. Desuden har et israelsk par på individuelrejse taget plads. Nede bagerst i vognen sidder 69-årige Gulnara Gelasjvili. Hun er iført en sort kjole og har sit hvide hår sat op i nakken. Om halsen hænger et lille krucifiks af træ. Den ældre kvinde har været i hovedstaden Tbilisi og besøgt slægtninge. Nu er hun på vej tilbage til sin mand, som venter hjemme i landsbyen Tsagveri – en af stationerne på smalsporbanen.

”Jeg foretrækker at rejse med toget her, fordi der er masser af plads til at strække benene. Marsjrutka’er (minibusser til persontransport, der er meget udbredte i Georgien og andre tidligere sovjetrepublikker, red.) er for det meste overfyldte og trange. De er slet ikke ligeså komfortable. Desuden koster de fem gange så meget som



Nugsari Tjadyneli (til højre i blå skjorte) er lokomotivfører. Han fortæller, at Kucusjka skyder en topfart på 25 kilometer i timen. Sporvidden er 912 millimeter.

toget,” siger Gelasjvili, der kører med Kucusjka cirka en gang om måneden.

Eiffel-broen

Smalsporbanen mellem Borjomi og Bakuriani lå færdig i 1902. Den blev bygget på ordre af Romanov’erne. Dynastiet herskede over det Russiske Kejserrige, som Georgien dengang var en del af. Den kejserlige familie nød at tage på ferie i kurbyen Borjomi, hvor de drak stedets berømte kildevand, der er kendt for sin helbredende virkning. Udover togstrækningen opførte rigets herskere paladser og sanatorier i området. En af bidragsyderne til den 37 kilometer lange bane var Gustave Eiffel. Efter han havde fuldført tårnet i Paris, gav Romanov-familien den franske ingeniør til opgave at udfærdige en af broerne på ruten. Konduktøren er flink til at hjælpe et par turister. Han udpeger Eiffels værk kort før Kucusjka begiver sig ud på broen. Konstruktionen leder toget sikkert over en dyb bjergkløft.

Lokomotivet med de to vogne er så populært, at de lokale har givet det et kælenavn: Kucusjka.

Fra en lille platform bag på den sidste vogn kan man kaste et blik ned i afgrunden. Vinden blæser mod huden. Blade er drysset ned mellem svellerne og solstråler trænger ind mellem gra-

nerne i små glimt. Sporet forsvinder i skoven agterude. Ovre på den modsatte side af dalen får vegetationen bjergene til at ligne bløde puder. Af og til trænger rå klipper gennem alt det grønne. En ørn svæver højt over landskabet. Sommerfugle flakser forbi. I mellemtiden har konduktøren fået solgt de sidste billetter. Han sætter sin kasket ned i panden og tager en lur på et af sæderne mellem passagererne.

Kvæg på skinnerne

Helt fremme i toget sidder hans kollega Nugsari Tjadyneli, der arbejder som lokofører. Iført blå skjorte og et imødekommende smil står han omgivet af knapper, håndtag og måleinstrumenter. Lokomotivet giver indtryk af at være af ældre dato.

”Lokomotivet er fra 1966 og blev



Gulnara Gelasjvili har været i hovedstaden Tbilisi og besøgt slægtninge.



Al godstrafik på smalsporbanen mellem Borjomi og Bakuriani blev indstillet i 1991. Mange efterladenskaber vidner endnu om den glørværdige fortid.

Meget af banens materiel ser ikke ud til at have været sat i stand eller skiftet ud siden Sovjetunionen, hvoraf Georgien var en del, ophørte med at eksistere i 1991.



bygget i Tjekkoslovakiet. Da banen blev elektrificeret i 1968, blev det sat ind her. Tidligere kørte der damplokomotiver på strækningen,” siger den 57-årige lokofører.

Mellem et par stationer giver han gerne nysgerrige rejsende lov til at køre med i førerhuset. Tjadyneli nævner, at Kukusjka skyder en topfart på 25 kilometer i timen. Sporvidden er 912 millimeter, fortæller han. Smalsporbanen mellem Borjomi og Bakuriani blev tidligere brugt til at transportere tømmer. Al godstrafik blev dog indstillet i 1991. Nu bliver strækningen snarere benyttet til rekreative formål.

Smalsporbanen mellem Borjomi og Bakuriani lå færdig i 1902. Den blev bygget på ordre af Romanov’erne. Dynastiet herskede over det Russiske Kejserrige, som Georgien dengang var en del af.

”Om sommeren, når det bliver for varmt i Tbilisi, rejser byboerne gerne med Kukusjka for at komme op i den kølige bjergluft. Om vinteren tager de vores tog for at komme op til skisportsstedet i Bakuriani. Derudover er udenlandske turister begyndt at få øjnene op for banen som seværdighed, så dem har vi også en del af blandt passagererne,” siger Tjadyneli, idet han udløser en mekanisme, der for lokomotivet til at tude højt. Et par køer forude svinger med halen og fjerner sig dovent fra banelegemet. Lokoføreren arbejder fire dage og holder fri to. På en arbejdsdag kører han én gang frem og tilbage. Turen fra Borjomi til Bakuriani tager cirka 2,5 time.

”Månedslønnen er på 470 lari (1.314 kroner). Det er for lidt, synes jeg.”

Det som togselskabet sparer ved ikke at betale Nugsari Tjadyneli en ordentlig løn, bruger det øjensynligt ikke på at holde banen ved lige. Flere stationsbygninger er i meget dårlig



Omsidder når den lille togstamme frem til endestationen i Bakuriani.

forfatning. Rustne master holder kablerne på plads over togstammen. Ukruet skyder op på perronerne. Lokomotivet synes næsten værdigt til at komme på museum, men tuder trofast videre efter næsten 50 år. Meget af banens materiel ser ikke ud til at have været sat i stand eller skiftet ud siden Sovjetunionen, hvoraf Georgien var en del, ophørte med at eksistere i 1991.

På trods af at Borjomi-Bakuriani-banen godt kunne bruge en nænsom restaurering, er systemet dog stadig fuldt funktionelt. Dermed giver en tur med Kukusjka indblik i, hvordan det originale historiske materiel fungerer i sine oprindelige omgivelser og i et land med helt andre natur- og samfundsforhold.

Omsidder når den lille togstamme frem til endestationen i Bakuriani. Vognene frakobles og Nugsari Tjadyneli rangerer lokomotivet. Efter et kort ophold går turen tilbage mod Borjomi, hvor der er mulighed for omstigning til Georgiens standard jernbanenet med 1.520 millimeter sporvidde.



Nugsari Tjadyneli rangerer lokomotivet inden turen tilbage mod Borjomi.

Fakta om Borjomi-Bakuriani-banen:

- Afgangstider fra Borjomi: hver dag klokken 7.15 og 10.55
- Afgangstider fra Bakuriani: hver dag klokken 10.00 og 14.15
- Billetpris:
Første klasse 2 lari (5,60 kroner), anden klasse 1 lari (2,80 kroner).
- Højdestigning fra Borjomi til Bakuriani: 1.200 meter
- Elektrisk spænding: 1.500 volt jævnstrøm
- Mere info (på engelsk):

Wikipedia – <http://bit.ly/1PFvm98>

Georgian Railways – <http://bit.ly/1PFvtBF>