

Men det forfalne systemet trenger sårt renovering.

En Kaukaskasus

FAKTA

Tsjiatur:

- By i regionen Imereti vest i Georgia.
- Byen ligger ved elva Qvirila og siden 1879 vært et stort senter for produksjon av mangan i Kaukasus.
- Har rundt 19.000 innbyggere.



gene. Fabrikkene ble tidligere brukt til å bearbeide mangan, men da det enorme sovjetiske hjemmemarkedet forsvant, ble industrien nærmest utsløttet. Bygningene ligger nå som ruiner i det vakre landskapet, og minner om en svunnen storhetstid.

Postindustriell kollaps

Elva Kvirila er også synlig oppe fra gondolen. Den løper tvers gjennom Tsjiatura og er en nyanse mørkere enn den ellers ville ha vært. Svart spillvann fra manganverkene slipper rett ut, og forurensningen i området er forferdelig.

Hvis passasjerene får øye på underlige glenner i den tette vegetasjonen, har det også en forklaring. Opp mot 40 prosent av trærne ble felt i årene etter Sovjetunionens sammenbrudd. Innbyggerne samlet brensel for å overleve de harde georgiske vintrene, da det tradisjonelle systemet for oppvarming av boligene ikke kunne opprettholdes.

Med sine utslåtte vinduer bidrar de tomme boligblokkene også til historien om den postindustrielle kollapsen. Folketallet på over 30.000 under velmaktsdagene på 80-tallet er nå halvert.

På den tida var Tsjiatura en sovjetisk mønsterby med høy levestandard. Gruveindustrien trakk til seg de beste ingeniørene og andre spesialister fra hele unionen. Det ble bygget 90 taubaner som en del av en effektiv infrastruktur for å frakte folk og mangan. I dag er 43 igjen.

Ned mot stasjonen går kabelen lavt over gatene, og det blir tydelig at sovjetiske myndigheter gjorde mye for å gjøre byen attraktiv for innflytterne. Storslått Stalin-arkitektur pryder begge sider av hovedgaten. Mot enden avløses den av bygninger i en mer basant form for sosialistisk modernisme som har en viss rå skjønnhet. Påfugler spankulerer fortsatt rundt i små parker



FORFALLER: Taubanenes skrøpelige tilstand vitner om at systemet ikke har vært renoveret i særlig grad siden 1970-tallet.

på promenaden langs elva.

Byens sentrale taubanestasjon tar imot gondolen. I kontrollrommet i den særpregede bygningen styrer 52 år gamle Muradi Tjingaladse teknikeren. Han ser oppmerksomt ut av vinduet, passer på at alt er som det skal være, trykker på noen knapper og trekker i et håndtak. Han har også tid til å vinke til en bekjent som nettopp har kommet fra en av skråningene.

Rommet er et virvar av tannhjul, paneler med elektriske koblinger, ledninger og oljesmurt maskineri. Måleinstrumenter angir ett eller annet gjennom små, støvete ruter.

Her arbeider også 59 år gamle Tengiz Abramisjvili som elektroingeniør. Han kontrollerer dessuten billetten.

– Systemet er enestående i verden. Det er gammelt, men det virker fortsatt utmerket, sier han og henviser til at den første linjen til persontransport ble tatt i bruk i 1953.

Abramisjvili bekrefter at de siste 20 år ikke har vært så enkle for byen.

– Tsjiatura er rammet av høy arbeidsløshet. I gruvene er det bare de gamle som arbeider. Alle de unge drar til Tbilisi eller til USA, Tyrkia og Vest-Europa. Derfor svinner befolkningen inn, sier han. I

«Systemet er enestående. Det er gammelt, men det virker fortsatt utmerket»

TENGIZ ABRAMISJVILI, BILLETTKONTROLLØR

gruvene tjener man bare 1500 kroner i måneden for tungt arbeid. Det frister ikke den yngre generasjonen.

Sju år uten elektrisitet

22 år gamle Mamuka Kentjosjvili hører også til blant de ansatte, og er enig i at det er vanskelige tider. Han er ikke gammel nok til å huske sovjettida, men han kan huske årene rett etter, og hvordan det var å bo i en by der forsyningsnettet plutselig bryter sammen:

– Vi levde sju år uten elektrisitet i årene mellom 1997 og 2003. Jeg gjorde lekser i lyset fra en parafinlampe. Vi kunne ikke se på TV eller høre på radio.

Kentjosjvili husker dessuten at det bare var rennende vann et par timer om dagen, og at de samlet brensel til vinteren.

– Økonomien og samfunnet hadde brutt sammen. Det må ha vært som under Den store depresjonen på 30-tallet i USA, sier han.

Tsjiatura står som eksempel på den tragiske nedgangen som rammet utallige byer og steder etter sammenbruddet.

Da unionen brøt sammen, ble millioner av innbyggere kastet ut i dyp fattigdom. Kaos, nasjonalisme, oligarki og lokale kriger herjet de 15 delrepublikkene opp gjennom 90-tallet. I Vesten ble prosessen omtalt som en nødvendig «overgangsperiode» til demokrati og markedsøkonomi.

En av USAs ledende eksperter på postsovjetiske forhold, Stephen F. Cohen, mener perioden var betydelig verre enn Den store depresjonen. I boka «Failed Crusade»

påpeker han at sammenbruddet var «den verste økonomiske og sosiale katastrofen et moderne land noensinne har gjennomgått i fredstid» og at den skapte «avmodernisering som var helt unik».

Men til tross for at de siste tiårene ikke har vært enkle for Tsjiatura og den populære formen for offentlig transport man finner der, finnes det gode nyheter. For tre år siden ble det lagt inn fjernvarme, som nå når ut til nesten alle boliger. Dessuten har vannforsyningen blitt mer stabil, forteller Kentjosjvili.

Heldigvis – og det er nesten utrolig – har det aldri vært alvorlige ulykker med taubanene.

– En evakueringsmekanisme er på plass, slik at vi kan få ned passasjerene på under en time hvis noe går galt, forsikrer Kentjosjvili.

Han gleder seg dessuten over en planlagt renovering av systemet:

– Det er forhandlinger med en rekke franske selskaper. Arbeidet burde gå i gang om høyst et år eller to.

Trenger gaver

For at det skal bli gjennomført, trenger byen gaver fra andre land. Den georgiske staten kan ikke betale de omkring 7 millioner euroene som kreves.

– Visse georgiske regjeringsmedlemmer har gode forbindelser i den franske og østerrikske taubaneindustrien. De kan sannsynligvis forhandle fram en god løsning, sier Kentjosjvili.

– Så kan vi omsider få taubanene opp på europeisk standard. Det er drømmen vår.

kultur@klassekampen.no

12 sider musikk

HVER MANDAG

skal vi gjøre det viktige stort, og det store viktig. Vi intervjuer de mest interessante artistene, setter søkelys på musikkindustriens utfordringer og anmelder den mest aktuelle musikken.

KLASSEKAMPEN

MUSIKKMAGASINET