

Den skranglete arven etter Tito

Det var ei ingeniørbragd å byggje jernbane i partisanland, gjennom urskog og kløfter som romarane og alle andre sleit med å okkupere. Etter den siste balkankrigen går toget sakte i svingane.

Tekst: MARIT BENDZ Foto: JAN LUDVIG HUNDEBAKKE OG MARIT BENDZ

BANE MED BRUER:
Mala Rijeka Viadukt er ein av 435 jernbanebruer mellom Beograd og Bar.



SØRVIS: Titoluksus eller ordinær billett?



BEOGRAD STASJON: Ein finn dei same typane på jernbanestasjonar over heile verda.

Elendig vedlikehald og NATO-bombing har ført til at toget frå Beograd til Bar bruker tre-fire timar meir enn for 20 år sidan. Men det gjer ikkje så mykje når ein kan dra ned vindauget, leggje underarmene i glaskarmen og late håret blafre i dragsuget medan angen av nyslått gras så vidt rekk å finne vegen til luktestavane før augneblinken er over og toget fuk inn i ein tunnel. Ein firedel av strekninga Beograd – Bar går gjennom tunnelar.

Det blå toget

– Då skal eg fortelje kva tilbod vil har, seier den snart pensjonerte mannen i luka på Beograd stasjon. På perfekt engelsk fortel han om skilnaden på standard sovekupé og Tito-luksus, inkludert frukost. Vi takkar ja til det siste for 66 kroner ekstra. Han noterer på billetten,

like sirlig som han snakkar.

Pling plong. Ei damestemme formidlar noko viktig på eit språk vi ikkje forstår, rasande fort i skurrande høgtalarar. Vi lyttar fåfengt etter vårt reisemål: Bar i Montenegro.

21.10 har han skrive på billetten. Men vi er tidleg ute og oppdagar at det går eit tog til Bar 20.10 også. Det gjer oss nervøse. Nettsidene til Deutsche Bahn (www.db.de), eit must for togfrelste, opererte også med avgang 20.10. Men nei da, den pertentlege mannen har sjølv sagt ikkje gjort ein så graverande feil. Det går to tog.

Eit torevêr reinskar lufta, ein døvstum delar ut små visittkort og ber om ein skjerv. Når ei flaske med det lokale ølet Jelen Pivo kostar åtte kroner, har ein råd til å støtte døvesaka.

«Det blå toget» kallar serbara-

ne dei gamle vognene til Josip Broz Tito, statsminister og seinare president i Jugoslavia frå 1943 til sin død i 1980. Eit par andre reisande har bilete av Tito på t-skjorta. Mange av dei som ville ha kapitalisme, lengtar no attende til tida med sosialisme og diktator Tito. Det går ikkje så bra med Serbia. Eit land der dei fleste unge drøymmer om å reise utanlands, har dårlege odds.

I 1966 bestemte Tito seg for å leggje lina mellom Beograd og Bar. Bygginga gjennom eit mildt sagt kupert landskap var ei av dei siste store ingeniørbragdene i Jugoslavia. Banen opna i 1976 og vart særskilt viktig for godstransporten frå Beograd til Adriaterhavet.

Tito-luksus

Sovekupeen er gjennomført 70-tals med burgunder plysj



FARVEL: Sovevogner med Titoluksus har sjølv sagt vindauge til å opne.



SNIKKAREN: Borislav underheld medpassasjerane sine heile vegen frå Bar til Beograd.



STUDENTEN: Milica Radulovic oppdagar at å reise med dagtog ikkje er så gale som ho trudde.

og bord med servant under og ein blå papirpose med ei halvflaske vatn oppå. Toget gjekk fortare før, då slingra det ikkje så mykje heller. Banen leid under mangelfullt vedlikehald utover heile 90-talet, han vart direkte utrygg. Toga går med redusert fart og bruker elleve timar i staden for dei opphavlege sju timane på strekninga. Vegane er enda verre stelte, og det er tre vogner med bilar på toget vårt.

Under Balkan-krigane i 1992–2000 var banen tidvis stengd for transitttrafikk til og frå Serbia på grunn av den internasjonale boikotten, og i 1999 vart den serbiske delen bomba av NATO-styrkar. Også den vesle mila som går innom Bosnia Herzegovina vart delvis blåsen i filler av internasjonale bakkestyrkar.

Retteleg gale gjekk det i 2006 i

den store Bioče-togulukka nær Podgorica, då toget spora av og fall ned i ei 100 meter djup kløft. 47 passasjerar omkom.

På stasjonen i utkanten av hovudstaden Podgorica går både ei varm sol og ivrige drosjesjåførar til åtak, sola vert ynskt velkomen etter ei natt i den kjølege kupeen. Sjåførane må sjå at bytet smett unna til ein shabby kafé med namnet Plavi Voz, som slett ikkje serverer frukost, men sjefen tykkjer synd på to svoltne nordmenn på Tito-luksus, for den lova frukosten var nok ikkje anna enn vassflaske vi fekk kvelden før. Han forsvinn nokre minutt og kjem att med to varme rundstykke.

Tilbaketog på dagtid

Sjølv om godsterminalen ved endestasjonen Bar ber preg av forfall og atgrodde skjenegangar, er jern-

banen framleis ein viktig del av økonomien til hamnebyen og Bar den viktigaste utskipingshamna for Serbia.

Neste morgon er vi attende på Plavi Voz og kjem i prat med snikkaren Borislav, ein svært hyggeleg mann. Ei stund. Han fortel gladelig på dårleg engelsk om då han bygde sjukehus for Gaddafi i Libya. Høgrehanda er for tida gipsa på grunn av ei øks på avvegar. No er han sjukemeld, har vitja tanta si og drukke slivovitsj i sommarhuset i Petrovic.

Billettane er kjøpte med euro. Inflasjonen i den serbisk-montenegrinske unionen vart akutt på slutten av 90-talet, noko regjeringa i Montenegro møtte med å innføre tyske mark som valuta. I 2002 gjekk dei over til euro, sjølv om landet førebels ikkje er EU-medlem.



NASJONALDRIKK: Milomir Dsjambas, sjefen i restaurantvogna, spanderer slivovitsj til gode kundar.

Ingen bryr seg om plassbilletter, og vår ven Borislav finn ein firemannsplass til oss. Han syner stolt fram identitetskortet med «Komunal kontrollør» og den enorme jernbanebrua Mala Rijeka Viadukt når ho dukkar opp.

Bygginga tok fire år, og brua stod ferdig i 1973. Ho var lenge den høgaste jernbanebrua i verda, men måtte sjå seg slått av Beipanjiang River Railway Bridge i Kina i 2001. Når indiske Chenab River Railway Bridge står ferdig i 2015, rykkjer ho ned til tredjeplass. Men Mala Rijeka Viadukt er framleis den høgaste viadukten, ei bru bygd på fleire pilarar. 36 000 m³ sement og 100 000 tonn stål gjekk med. Fundamentet til den største av dei fire pilarane har ei grunn-



MALA RIJEKA VIADUKT: Framleis den høgste jernbaneviadukten i verda; nærare 200 meter.

Det urolege hjørnet

– Tyrkarane hogg ned skogen her for 500 år sia, han har aldri teke seg opp att, fortel Milomir. Igjen dette fortila holrommet i historieforståinga, kven var her, kven okkuperte, kven vart jaga, kven slost med kven? Kvifor er nokre katolikkar, andre ortodokse og atter andre muslimar? Det var enklare med Jugoslavia. Sør-Slavia. Kor mange land er det i dag, kor mange var det før Jugoslavia vart eitt land i 1918? Ein kan nytte høvet på sakte tog gjennom Europas urolege hjørne til å lese litt Balkan-historie. Vi møtte ein ung mann i Serbia som hadde studert nettopp det. Etter 20 år trudde han at han var i nærleiken av ei slags forståing.

Milomir kjem med heimelaga slivovitsj i små vasar når gjestene har sete halve dagen i restaurantvogna og både ete og drukke og skravla. Han viser oss mobilbilette av heimbrentapparatet sitt og av seg sjølv på jobb i ei elegant restaurantvogn i USA. Det var noko anna enn Tito-luksus, ja.

flate større enn ein tennisbane. **Dårleg omdøme**

Milica Radulovic tykkjer synd på utlendingane som har hamna innafør sfæren til den snakkesalige snikkaren. Ho studerer samanliknande politikk ved universitetet i Podgorica, og skal besøke søstera si i Beograd.

– I alle statistikkar på pensum ligg Noreg på topp, seier ho på fossande engelsk, og skildrar korleis det berre er dei som verken har bil eller råd til fly, som tek toget. Tremannskupe på nattog er OK, men her veit ein aldri kven ein hamnar i lag med. Borislav snakkar og snakkar i enden av vogna og tek stadig hyppigare slurkar frå lommelerka si.

– Slike som han kan gjere ei tog-

reise slitsam, seier ho. Det er første gongen ho tek dagtoget.

– Søstera mi sa at det er grueleg keisamt, ein vert både svolten og tørst, men det er ganske flott eigentleg.

Lenger bak i toget er det gudskjelov ei restaurantvogn – utan røykeforbod. Tomme brusboksar med ein vasskvett i fungerer som oskebeget. Her er Milomir Dsjambas sjef, og det har han vore i 30 år om ein ser bort frå fire år i USA. Han byr på rundstykke med ost og skinke i tillegg til te, kaffi, brus og øl.

Folkevandringar

Toget er innom den nest største ravinen i verda etter Grand Canyon i Arizona. Den 82 km

lange Tarakløfta (Kanjon Tare) er 1 300 meter på det djupaste og står på verdsarvlista til UNESCO. Det er svimlande å tenkje på korleis dei bygde sporet gjennom dette landskapet.

Bosniske og montenegrinske styresmakter hadde planar om å fylle heile kløfta med vatn ved å bygge ei demning i elva Drina, som Tara munnar ut i. Planane vart mellombels stogga i 2005 etter massive protestar, men året etter signerte slovenske Petrol ein avtale om å bygge et vasskraftverk som vil øydeleggje kløfta totalt. Finanskrisa har sine gode sider, då ingenting førebels har skjedd og raftarane kan halde fram så lenge.

Etter ein svipttur innom Bosnia

Herzegovina, der toget berre stoggar for grensekontroll, er vi attende i Serbia.

Mellom tunnelane får vi glimt av nedrusta industri og av urskogen i det enorme juvet mellom Pozega og Valjevo. Partisanland. Attgroinga er stor, folk dyrkar potet og mais, men mest til seg sjølv. Ein kar sprøyter potetene sine, utan verneutstyr. Men kanskje det er brennendeslevatn for alt vi veit. Kanskje han er innvandrar. I Europa går ein folkestrøm nordover på jakt etter eit betre økonomisk liv. Men så kjem andre sørover på jakt etter eit betre økologisk liv. Mange hollendarar og tyskarar kjøper nedlagte gardar her og produserer økologisk mat.

FAKTA OM BEOGRAD-BAR-BANEN

- Opning: 1976
- Trasé: Frå Beograd, hovudstad i Serbia til Bar, hamneby i Montenegro
- Lengde: 455 km (280 km i Serbia, 10 km i Bosnia-Herzegovina og 165 km i Montenegro)
- Spor: Elektrifisert, enkelt
- Snittfart: 45 km/t, men konstruert for 80 km/t
- Tunnelar: 254, totalt 114 435 meter
- Bruer: 435, total lengd 14 593 meter
- Mala Rijeka Viadukt, 498 m lang og 198 m over bakken.
- Høgste punkt: Kolašin 1 030 moh