

Verdens koldeste by

I Nordøstsibirien – dybt inde i Ruslands største ødemark – ligger landsbyen Oymyakon. Her må de lokale døje med vinter ni måneder om året og en gennemsnitstemperatur i januar på minus 50 grader. Det er stedet, hvor man kan opleve spytklatter fryse til is, før de rammer jorden, og hvor ens ånde hørligt fryser til iskrystaller, hvis ikke man har drukket for meget vodka. Med andre ord: Oymyakon lød som det perfekte sted at opsøge den forsvundne vinter.

TEKST OG FOTO: GERNER THOMSEN

Isvinteren 1943 synes lysår væk, og snemængderne i Nødebo Præstegård forekommer at være tomme luftkaster. Selv i januar må barndommens minder om en ordentlig vinter se sig latterliggjort af regn og slud, mens isbjørne og hvalrosser sveder tran i vågerne omkring Nordpolen. Har den globale opvarmning fuldstændigt udbrændt ethvert håb om koldere tider? Er det blevet helt umuligt at opdrive et sted, hvor man stadig kan opleve en ordentlig mandfolke-vinter med respektable snemængder og frost i skægget?

Jeg satte mig for at undersøge sagen og satte kurs mod det værste, den nordlige halvkugle har at tilbyde: Landsbyen Oymyakon i det nordøstlige Sibirien.

Knoglernes Landevej

Den halvfede taxachauffør tager et hiv i cigaretten og lader fingrene køre igennem totterne på sit vildtvoksende fuldskæg. Hans tynde camouflagesfarvede vindjakke passer ligeså dårligt til temperaturen udenfor, som bilen passer til vejens beskaffenhed. Sneen har haft svært ved at udjævne den hullede grusvej, og hver gang vi når et skarpt sving lukker jeg øjnene og drømmer om at sidde i en komfortabel firehjulstrækker, frem for denne udrangerede skrotbunke fra Brezjnev-tiden med slør i rattet.

»Vi kalder vejen for Knoglernes Landevej«, siger chaufføren, der hedder Sergei. Han forklarer, hvordan vejen blev bygget af Stalins straffefanger tilbage i 1930'erne. Fangerne blev fragtet fra alle egne af Rusland til dette gudsforladte sted i Nordøstsibirien. Transporten kunne tage ugevis, ja månedsvis og foregik med tog og skib – transporter, hvor fangerne blev behandlet mere som kreaturer end som passagerer.

”Om foråret – når sneen smelter og flytter om på vejens materialer – så kan man nogle gange se menneskeknogler og kranier stikke frem af jorden.”

De som overlevede, kunne se frem til et umenneskeligt hårdt arbejdsliv – enten som guldgravere for staten eller som arbejdsmænd og arbejdskvinder på byggeriet af den godt 2000 kilometer lange Kolya Highway, der i dag går mellem byerne Magadan og Jakutsk.

Det med knoglerne har en logisk forklaring, finder jeg senere ud af. »Om foråret – når sneen smelter og flytter om på vejens materialer – så kan man nogle gange se menneskeknogler og kranier stikke frem af jorden«, siger Sergei, som fortæller hvordan fangerne blev begravet i vejen, når de i stærke kuldegrader bukkede under for sult og umenneskelige arbejdsforhold.

Jeg kigger ud af vinduet og har svært ved at forestille mig, hvordan nogen overhovedet har kunnet bygge en vej igennem disse områder udelukkende ved hjælp af håndkraft. Landskabet virker rådt og ugæstfrit med øde skove og snedækkede bjergområder, der synes at fortsætte i det uendelige. Kulden gør ikke indtrykket bedre. I dag er det »kun« minus 45, og Sergei drager derfor den konklusion, at foråret er på vej – selv om vi befinder os i begyndelsen af februar, og jeg nok vil mene, at det varer lidt før vintergækkerne begynder at titte frem.

Da vi en sjælden gang stopper og strækker benene udenfor bilen, nøjes Sergei med en tynd strikhue, der ikke engang dækker ørerne. Selv har jeg forberedt mig til denne tur med en original russisk pelshue, som jeg købte i Magadan. Med den på hovedet føler jeg at kunne overnatte i et frysehus, og endnu bedre bliver det, når jeg også ifører mig min dunjakke og et par dunbukser.

Inde i den varme bil igen kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvad der sker, hvis Sergeis skrotbunke bryder sammen. Han har allerede flere gange været ude at justere på nogle ventiler og rette lidt på det filtstykke, der skal sikre, at motoren ikke fryser.

Vi befinder os i den del af verden, hvor befolkningstætheden er mindre end 0,01 indbygger pr. kvadratkilometer. Sagt på en anden måde, så er der 200 kilometer til nærmeste by, igennem et område uden mobildækning, telefonboks eller andre livliner. Eneste tegn på civilisation er kilometermærkerne i siden af vejen, der fortæller, hvor langt vi er fra Magadan. 816 kilometer står der nu. Sidste bil vi så, var for to timer siden, og ifølge Sergei møder vi

sandsynligvis ikke flere, før vi kommer til byen Ust Nera.

Som en slags livsforsikring kører biler i disse områder næsten altid sammen to og to, men Sergei tror åbenbart så tilstrækkeligt på sine evner som mekaniker, at han finder det unødvendigt at overholde den slags uskrevne regler. Han undlader dog klogelig nok at stoppe motoren på noget tidspunkt – heller ikke når der skal fyldes benzin på, som han har med i reservedunke. I minus 45 grader vil det hurtigt blive umuligt at starte bilen, hvis den har stået slukket i bare mere end et par minutter.

Én million omkomne

Lidt efter bliver vi igen mindet om områdets dystre historie. I vejkantens står en mindesten for Stalintidens Gulag-fanger med påskriften: »Her var der kun få skyldige – her var de fleste uden skyld«.

Teksten fortæller med få ord det, som allerede Krustjov antydede under sin hemmelige tale på den 20. partikongres i 1956. Nemlig at landet under Stalins ledelse var blevet styret af en diktator, der uden overdrivelse kan sammenlignes med en sindssyg massemand. Millioner og atter millioner var blevet deporteret til fangelejre som dem i Nordøstsibirien uden at have begået nogen anden kriminalitet end at være modstandere af landbrugskollektiviseringen, troende kirkegængere eller på anden måde »anderledes tænkende«, de såkaldte dissidenter. Kun et mindretal af de deporterede var hærde krimelle med mord og røveri på samvittigheden.

Sergei fortæller, hvordan hans forældre kom til området på denne måde. Hans mor var blevet anklaget for at have stjålet en pose mel hos den lokale købmand – i virkeligheden var det blot en opfundet anklage for at øge tilgangen til arbejdslejerne, hvor fangerne drattede om som fluer. Hans far havde modsat sig at gøre tjeneste i hæren, hvilket ligeledes udløste en enkeltbillet til Nordøstsibirien. Forældrene var heldige at overleve den lange transport med tog og skib, hvor fangerne blev behandlet som kreaturer. Og de var endnu mere heldige først at komme til området få år før Stalins død, så de ikke nåede at møde samme skæbne som de cirka 1 mio. fanger, der omkom i peri-

oden 1932-54 under guldgravningen og byggeriet af Kolyma Highway.

I dag er alle spor fra den mørke fortid så godt som forsvundne. Fangelejrerne lå dengang langs vejen med 10-20 kilometers mellemrum, men alle spor blev fjernet efter Stalins død i 1953. »Man ville hurtigst muligt dække over det, der var sket, selv om vi alle kender historien«, siger Sergei.

En by i forfald

Allerede før de grå beboelsesejendomme toner frem, varsler tågen om, at vi nærmer os Ust Nera. Det er ikke rigtig tåge, men bilernes udstødningsgas, som i den stærke kulde kun langsomt opløses og derfor lægger sig som en tyk dyne over hele området.

Som andre byer langs Kolyma Highway er indbyggertallet faldet drastisk siden Sovjetunionens sammenbrud. Folk emigrerer til andre egne af Rusland, hvor det er nemmere at finde job. Resultatet er tomme huse i forfald og en befolkning, som generelt synes livet var nemmere før kapitalismen og den fri markedsøkonomi kom til Ust Nera. Sergei lægger vejen forbi den lokale købmand og køber et brød med hjem. Vi er så langt fra kornmarker og fødevarerfabrikker, at maden koster helt op til det dobbelte sammenlignet med Moskva og andre byer flere tusinde kilometer længere vestpå.

Sergeis buttede kone serverer en portion af den opvarmede kålsuppe fra dagen før, mens hun nysgerrigt forsøger at opklare, hvorfor en udlænding mon lægger vejen forbi dette udsted midt om vinteren. Da hun hører, jeg leder efter den forsvundne vinter, får jeg at vide, at jeg skulle være kommet for tre uger siden, hvor det var minus 53 grader. »Nu er det for sent«, konstaterer hun tørt, og henviser til de lune forårsvinde, som har indtaget byen den sidste uges tid og fået termometeret til at stige til minus 45 grader.

Jeg indlogerer mig på byens faldede hotel – et levn fra de glade sovjetdage, hvor rejseaktiviteten blandt systemets bureaukrater var stor. Der er tydeligvis ikke sket nogen reovering de sidste 15-20 år. Madrassen har en stor fordybning i midten, som jeg forsøger at fylde ud med tæpper. De uvaskede

gardiner hænger skævt ned fra loftet i en brækket gardinstang, og dynen er så klam, at man kunne slukke ildebrande med den. Køleskabet i hjørnet kunne stå på teknisk museum, men virker dog, selv om det larmer som en cementblander. Døren til badeværelset springer kun nødtigt op med hjælp fra en hård skulder, og skal man forrette sin nødtørft, må man sidde på det kolde porcelæn i mangel af et toiletbræt.

Hotellets receptionist virker overvældet over at have fået besøg af en turist og hjælper mig med at finde transport til Ojmjakon allerede næste dag.

Et par hundrede kilometer efter Ust Nera drejer vi væk fra Knoglernes Landevej. Vejen snævrer ind og bliver ujævn, og vi kører igennem Suntar-Hayata (De Tågede Bjerge). De snedækkede gran- og lærketræer langs med vejen giver fornemmelsen af, at vi kører i en snetunnel.

På toilettet i minus 50 grader

Det når at blive mørkt, inden vores lille, terrængående minibus når frem til Ojmjakon. Chaufføren kører en rundtur i landsbyen og sætter passagererne af. Det er en uskreven regel, at man ikke bare lader folk gå hjem det sidste stykke i kulden.

Jeg bliver sat af hos Mariana – en køn enlig mor, som sammen med sin 6-årige søn har fundet en niche med at indkvartere de cirka 30 turister, som hvert år finder til Ojmjakon.

Ligesom de øvrige huse i Ojmjakon bliver Marianas træhus opvarmet af både brændeovn og det lokale kulfyrede fjernvarmeværk. Det er nok til at holde kulden på afstand det meste af vinteren, men som Mariana fortæller over morgenteen, så kan man godt mærke, når det bliver koldere end minus 55 grader. »Så har brændeovnen svært ved at følge med, og toiletbesøget bliver hurtigt overstået«, siger hun med en overbevisning, der viser, at hun ved, hvad hun taler om. Alle toiletter i Ojmjakon befinder sig udendørs og er blot et hul i jorden med et skur omkring.

Selv om der er læ fra vinden, så skal der mere end en almindelig hård mave til at trække seancen ud i meget mere end et minuts tid.

”Kommer man under minus 60 grader, så er det, at der begynder at ske sære ting, som f.eks. at ens ånde krystalliserer og lyder som knuste glasskår. Eller at plastikposer knækker og spytklatter fryser til is, før de rammer jorden.”

Til min store overraskelse, så er det umuligt at oprive et termometer i Ojmjakon. »Hvordan kan man bo i verdens koldeste by uden at have et termometer?«, spørger jeg en dag Mariana. Hun forklarer, at folk har andre måder at måle temperaturen på, og giver en lille lektion:

Når det er varmere end minus 50 grader, så er det bare almindeligt koldt, og ingen går op i, om det er minus 42 eller 48 grader. Under minus 50, så sker der noget med luften. Ofte ligger der en kuldedis eller tåge over hele landsbyen, som i de milde tilfælde (minus 50-55 grader) forsvinder ud på formiddagen, men i de svære tilfælde (minus 55-60 grader) bliver liggende hele dagen. Kommer man under minus 60 grader, så er det, at der begynder at ske sære ting, som f.eks. at ens ånde krystalliserer og lyder som knuste glasskår. Eller at plastikposer knækker og spytklatter fryser til is, før de rammer jorden.

Mit eget termometer gik til under sidste køretur, og jeg konkluderer ud fra Marianas guidelines, at temperaturen må ligge på et sted midt i minus 40'erne. Fiaskoen ligger og lurser lige om hjørnet. At tage til Ojmjakon uden at opleve termometeret passere de minus 50, kan sammenlignes med at tage på safari i Afrika uden at se dyr.

Mariana viser sig at være et omvendende leksikon af oplysninger om Ojmjakon. Hun arbejder som socialarbejder og ved derfor, at 108 ud af landsbyens 906 indbyggere er arbejdsløse. Når man trækker børn og pensionister fra, så svarer det til en arbejdsløshed på omkring 30 pct. Den russiske stat giver blot 275 kr. i understøttelse om måneden, så det er ikke så sært, at

triste skæbner trives i landsbyen, som i øvrigt tæller 35 enlige mødre.

Alkoholmisbrug blandt mændene er et stort problem, fortæller Mariana, og mange har hjerteproblemer på grund af pludselige trykforskelle, som opstår i de store temperatursvingninger. Men en vis grad af initiativ trives også i landsbyen, hvor jagt og husdyrhold er noget af det, som stadig giver beskæftigelse. Små lerklinede stalde findes spredt over hele landsbyen og giver ly til omkring 1200 køer. Og bevæger man sig lidt udenfor byen, kan man se nogle af de sibiriske heste, der tåler at stå udenfor i selv de mest ekstreme temperaturer.

-71,2 °C

I centrum af byen står en ubeskrivelig metalkonstruktion fra Sovjettiden, toppet af hammer og segl. Den minder om, at Ojmjakon er verdens koldeste beboede sted, hvor videnskabsmanden Sergei Obrutjev i 1926 observerede den uhyrlige temperaturrekord på minus -71,2 grader. Aldrig siden er så lave temperaturer blevet registreret – hvis man ser bort fra ubeboede områder på Antarktis.

Det skal tilføjes, at Obrutjev dengang ikke havde noget termometer, der kunne måle så lavt, og derfor fandt resultatet ved matematiske beregninger. Men det er ligegyldigt for indbyggerne i Ojmjakon, som af Ruslands Meteorologiske Institut har fået bekræftet, at byen er verdens koldeste og i gennemsnit altid 2-3 grader koldere end andre omkringliggende landsbyer i Nordøstsibirien.

De næste par dage dropper temperaturen, og frosttågen lægger sig tungt over Ojmjakon. Det er lykkedes mig at finde en tidligere meteorolog, Valeria, som har sin egen lille klimastation i baghaven, hvor han registrerer temperaturen to gange dagligt. Valeria fortæller, at temperaturen i nattens løb har været nede at runde minus 58,5 grader, men her til morgen er steget til minus 56.

Forventningsfuld klæder jeg mig ekstra godt på, og går på rundtur i landsbyen for at se, om jeg kan mærke nogen forskel. De første 10 minutter er der intet specielt at mærke, men så pludselig sker der noget: kulden slår igennem på en hårdere måde end tidligere, særligt på de udsatte steder, hvor huden er blottet.



Vasketøjet får lov at dryppe af udenfor i Ojmjakon, men det varer ikke mange minutter før det fryser til is i den stærke kulde.



I Ojmjakons børnehaven leger de 3-5 årige udenfor, ligeså snart det er varmere end minus 25 grader. De 6-7-årige får lov at være udenfor helt ned til minus 35 grader.

Det husker jeg turen for

Tre plusser

- At vågne op til -56 grader og gå morgentur i lavthængende frosttåger mellem Ojmjakons træhuse.
- Te- og vodkibesøg hos de gæstfrie indbyggere i Ojmjakon.
- Køreturen gennem Nordøstsibiriens ødemærke med udsigt til snedækkede bjerg- og tajgaområder.

Tre Minusser

- Toiletbesøg på udendørs lokummer i -50 grader.
- At stå og tomle på Knoglernes Landevej i minus 45 grader med ca. én bil i timen.
- Nedrivningsklare hoteller fra Sovjettiden med elendige senge og dårlig opvarmning.

Kulden får udstødningen fra bilerne til at hænge længe i luften og lægge sig som en kuldedis i Ust Neras gader.



Fakta om Oymyakon

- Landsbyen ligger 745 m over havets overflade i den østsibiriske republik Jakutien – Ruslands største republik (72 gange større end Danmark og med ca. 1 mio. indbyggere).
- I 1926 registrerede Sergei Obrutjev her minus 71,2 grader – en rekord, som har gjort byen kendt som verdens koldeste beboede område. Kun på det ubeboede Antarktis er der registreret lavere temperaturer.
- Landsbyens 906 indbyggere er alle jakutere, et folkeslag som fra gammel tid har ernæret sig ved dyrehold, jagt og fiskeri.
- På jakutisk betyder Oymyakon "vand som ikke fryser" med henvisning til byens varme kilde, hvor vandet løber året rundt trods permafrost og lave vintertemperaturer.

Sådan kommer man af sted

- Den nemmeste vej går over Jakutsk. En returbillet fra København til Jakutsk (hovedstaden i republikken Jakutien) koster 8.000-9.000 kroner (med Aeroflot til Moskva og videre med Domodedovo eller Yakutia Airlines).
- Yakutia Travel (www.yakutiatravel.com) arrangerer 10-dages ture til Oymyakon med transport t/r fra Jakutsk. Alternativt kan man forsøge selv at finde transport fra Jakutsk (ca. 950 km ad Kolyma Highway), men der er ingen offentlig transport. I Oymyakon er der flere familier, som tilbyder privat indkvartering med fuld forplejning til ca. 200 kr./dag.
- For at få russisk visum kræves en invitation, som kan fås enten gennem Yakutia Travel eller f.eks. købes over internettet (www.visatorussia.com).

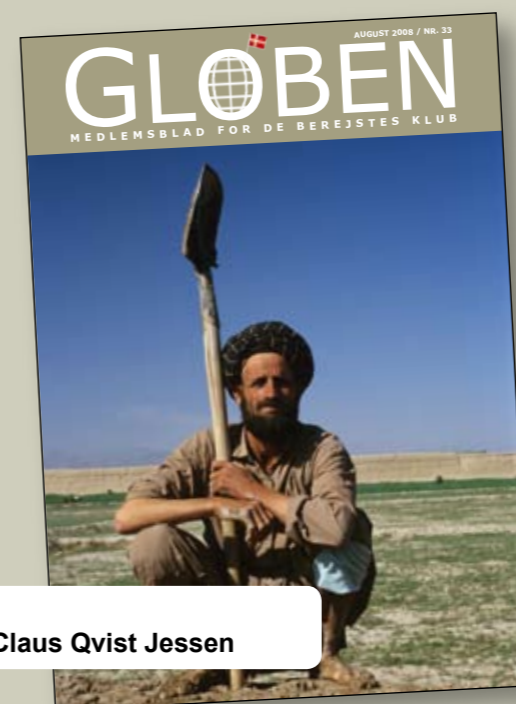
Som f.eks. mine øreflipper, der bliver hårde som voks og først får blodomløbet tilbage, da jeg får dem dækket af pelshuens øreklapper. Mine kinder begynder at brænde, og på øjenvipper og øjenbryn dannes små iskrystaller fra ånden, der kun langsomt driver opad som en tyk tåge foran ansigtet. Efter få minutter lyder kameraets motor som en bil der ikke vil starte – til sidst dør batterierne, og displayet bliver helt blankt.

De lokale holder sig helst indenfor og går om nødvendigt kun udenfor i korte øjeblikke. På skolen har 1.-9. klasse fået fri på grund af kulden, mens de ældste elever (10.-11. klasse) må vente på, at temperaturen synker endnu et par grader, før de får skolefri.

Kulden bliver liggende over Oymyakon et par dage endnu, inden jeg beslutter mig for at søge mod varmere himmelstrøg. Jeg får et lift de sidste 950 km til Jakutsk sammen med den lokale købmand, som skal på indkøbstur for at få fyldt hyldeerne op. Med blot minus 35 grader er det en ren sommerforøjelse at gå rundt i Jakutsk's gader. Frosttågen ligger dog stadig i erindringen og minder mig om, at vinteren lever i Oymyakon – alle ni måneder om året.

"Billedet på forsiden af dette blad er udvalgt blandt mange indsendte billeder af Mellemøsten. Det har været et svært valg blandt mange rigtig gode billeder. Her på siden kan du se nogle af de kandidater, der var med i opløbet."

FORSIDEEKANDIDATER



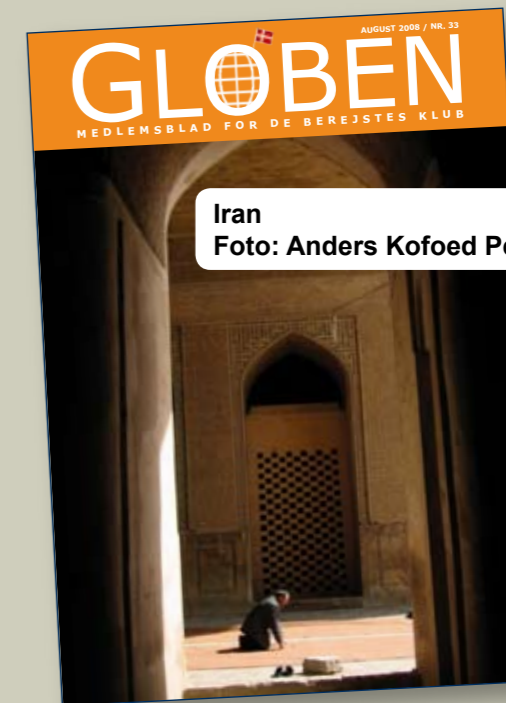
Iran
Foto: Claus Qvist Jessen



Minab Iran
Foto: Rasmus Krath



Big Red for arab emirater
Foto: Jakob Øster



Iran
Foto: Anders Kofoed Pedersen