

cuba
nesten
alt er
som før

side 3



REISE

Lørdag 1. mars 2008

aftenposten.no/reise



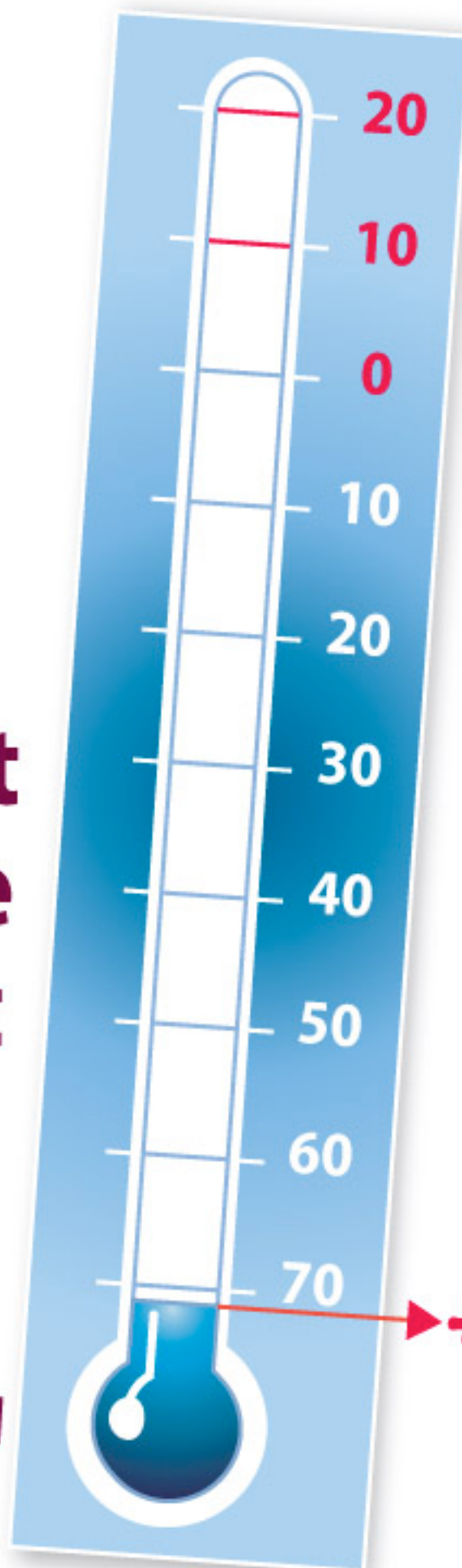
toscana
gode
nyheter
i mars

side 7

**kaldt
kaldere
iskaldt**

byen med
kulde-
rekorden

side 4-7



→ ÷71,2°C





KULDE på russisk ХОЛОД

[Uttales: kholod]

Frosten henger fast i luften. Termometeret er ødelagt. Vi er på vei til verdens kaldeste by langt inne i Sibirs ødemark. Her varer vinteren i ni måneder, og gjennomsnittstemperaturen i januar er minus 51 grader.

Fortsetter neste side >>



Drosjesjåfer Sergej må rett som det er ut for å sjekke motoren. Legg merke til filtteppet og tildekningen foran luftinntaket til beskyttelse mot kulden.

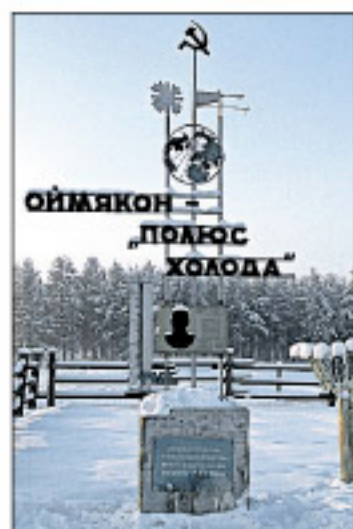
ALLE FOTO: GERNER THOMSEN



Mariana, her med sin seksårige sønn, innkvarterer turister og er landsbyens sosialarbeider.



Det er lenge til klesvasken tiner – vinteren her i Øst-Sibir varer i ni måneder.



Med sovjettidens hammer og sigd på toppen slås det fast: Her ble det i 1926 satt temperaturrekord på minus 71,2 grader celsius.



De sibirske hestene tåler å stå ute selv under de mest ekstreme temperaturer.

« Fortsetter fra forrige side

Denne dagen er det bare minus 45, og Sergej trekker derfor den konklusjon at våren er i anmarsj.

GERNER THOMSEN

Sakha, Øst-Sibir

Har den globale oppvarming fullstendig utbrent ethvert håp om kaldere tider? Er det blitt helt umulig å oppdrive et sted der man stadig kan oppleve en skikkelig mannfolk vinter med voldsomme snømengder og frost i skjegget? Jeg satte meg fore å undersøke saken og la kursen mot det verste som den nordlige halvkule har å tilby: Landsbyen Oymyakon i det nordøstlige Sibir.

Dypt inne i Russlands største ødemark ligger Oymyakon. Her må befolkningen leve med vinter i ni måneder og en gjennomsnittlig minimumstemperatur i januar på minus 51 grader. Oymyakon er stedet der ens ånde blir til iskrystaller hvis man ikke har drukket for mye vodka. Oymyakon lyder som det perfekte sted for å oppsøke den forsvunne vinter.

Knoklenes landevei. Drosjesjåføren tar et drag av sigaretten og pløyer fingrene gjennom sitt viltvoksende skjegg. Hans tynne kamouflasjefargede vindjakke passer like dårlig til temperaturen utenfor som bilen egner seg for veien den kjører på. Snøen har hatt vanskelig for å jevne ut den hullete grusveien, og hver gang vi når en skarp sving, lukker jeg øynene og drømmer om å sitte i en komfortabel firehjulsstrekker, fremfor å måtte sitte i dette vraket fra Bresjnev-tiden.

– Vi kaller denne veien for «Knoklenes landevei», forteller taxisjåføren, Sergej.

Han beretter om hvordan veien ble bygget av Stalins straffanger i 1930-årene. Fangene ble transportert fra alle områder av Russland til dette gudsforlatte stedet i Nordøst-Sibir. Transporten kunne ta uker, ja måneder, og foregikk

med tog og skip. Det handlet om transporter hvor fangene ble behandlet som dyr. De som overlevet, kunne se frem til et umenneskelig hardt slavearbeid – enten som gullgravere for den sovjetiske stat eller som veiarbeidere på den 2032 kilometer lange Kolyma Highway som i dag går mellom byene Magadan og Jakutsk.

Dette med knoklene har en logisk forklaring: – Om våren, når snøen smelter og gjør veidekket håpløst, kan man noen ganger få øye på menneskeknoke og kranier som stikker opp av jorden, sier Sergej, som forteller hvordan fangene ble begravet under veidekket, når de i mange kuldegrader bukket under av sult og helt umenneskelige forhold.

Jeg ser ut av bilruten og har vanskelig for å forestille meg hvordan noen har kunnet bygge en vei gjennom disse områdene utelukkende ved hjelp av håndkraft. Landskapet fortøner seg som brutalt og ugjestfritt, med øde skoger og snødekte fjellområder som synes å fortsette i det uendelige. Kulden gjør ikke inntrykket bedre.

Denne dagen er det bare minus 45, og Sergej trekker derfor den konklusjon at våren er i anmarsj – selv om vi befinner oss i begynnelsen av februar. Når vi en sjelden gang stanser for å strekke på bena, nøyer Sergej seg med å ty til en tynn strikkelue som ikke engang dekker ørene. Selv har jeg forberedt meg på turen ved å ta med en russisk pelslue som jeg sikret meg i Magadan. Jeg føler plutselig at jeg kunne overnatte i en fryseboks med den på hodet, og enda bedre kjennes det når jeg ifører meg min dunjakke og et par dunbukser.

Langt mellom folk. Inne i den oppvarmede bilen kan jeg ikke unngå å tenke på hva som vil skje dersom Sergejs vrak bryter sammen. Han har allerede flere ganger måttet gå ut av bilen for å justere noen ventiler og fikse filtstykket som skal sørge for at motoren ikke fryser. Vi befinner oss i den delen av verden der befolkningstettheten er mindre enn 0,01 innbygger pr. kvadratkilometer. Sagt på en annen måte er det 200 kilometer til nærmeste by, gjennom et område uten mobiltelefondekning, telefonbokser eller andre redningsplanker. Det eneste tegn til sivilisasjon er kilometermerkene langs veien, som forteller hvor langt man er fra byen Magadan.

816 kilometer. Står det på skiltet. Vi har ikke sett en bil på to timer, og Sergej tror ikke vi kommer til å se noen flere før vi når byen Ust Nera.

Som en slags livsforsikring kjører biler i disse

områdene nesten alltid to og to sammen. Men Sergej tror åpenbart så sterkt på sine tekniske evner som mekaniker at han ikke finner noen grunn til å følge slike regler. Han unnlater imidlertid klokkelig nok å stanse motoren på et eneste tidspunkt, heller ikke når vi skal fylle bensin til reservetanken. I 45 kuldegrader vil det fort bli umulig å starte bilen hvis motoren bare har vært slått av i et par minutter.

En million omkomne. Litt etter litt blir vi igjen minnet om områdets dystre historie. I veikanten står en bauta til minne om Stalintidens Gulag-fanger med innskriften: «Her var kun få skyldige – her var de fleste uten skyld». Teksten forteller med få ord det som Khrusjtsjov allerede antydte under sin tale på den 20. partikongress i 1956, nemlig at Sovjetunionen under Stalins ledelse ble styrt av en diktator som uten overdrivelse kan sammenlignes med en sinnssyk masse-morder. Millioner og atter millioner var blitt deportert til fangeleirer som de som ble lagt til Nordøst-Sibir. Mennesker ble arrestert og sendt til tilintetgjørelsesleirer uten å ha gjort annet enn å være motstandere av landbrukskollektiviseringen, være troende kirkegjengere eller på annen måte å være «annerledes tenkende», de såkalte dissidenter. Kun et mindretall av de deporterte var herdede kriminelle med drap og ran på samvittigheten.

Foreldrene overlevde. Sergej forteller hvordan hans foreldre kom til området på denne måten. Hans mor var blitt anklaget for å ha stjålet en pose mel hos den lokale kjøpmann. I virkeligheten dreiet det seg bare om en fingert anklage for å kunne øke antall fanger i de sibirske slaveleirene der fangene døde som fluer. Sergejs far hadde motsatt seg å gjøre tjeneste i Den røde armé, som straks resulterte i en enkeltbillett til Nordøst-Sibir. Foreldrene var heldige og overlevet den lange transporten med tog og skip, der fangene ble behandlet som kveg. Og de var enda mer heldige ved at de kom til området få år før Stalins død, slik at de ikke kom så langt at de ble utsatt for den samme skjebne som de cirka én million fanger som omkom i perioden mellom 1932 og 1954 under gullgravingen og anleggsarbeidene på Kolyma Highway.

I dag er alle spor fra den mørke fortiden så godt som forsvunnet. Fangeleirene lå langs veien med 10–20 kilometers mellomrom. Men alle spor ble fjernet etter Stalins død i mars 1953.

– Man ville hurtigst mulig dekke over alt sammen, sier Sergej.

Allerede før de grå bolighusene dukker opp,



På «Knoklenes landevei» (Kolyma Highway) kjører vi i timevis uten å møte andre biler. Veien som går fra Magadan og Jakutsk, ble bygget av Gulag-fanger.



I dag må de minste barnehagebarna leke inne – det er under 25 kuldegrader. 6- og 7-åringene får være ute til gradestokken kryper under 35 minus.



Kjøpmannen i Ojmjakon selger frukt og grønt som er fraktet den lange veien fra Jakutsk.



Minnesmerke langs «Knoklenes landevei» for de mange som døde i arbeidsleirene under Stalintiden. Nederst står det: «Her var få skyldige og de mange uskyldige».



Utedoen er bare et hull i jorden. 50 minus frister ikke til lange oppholdet uansett.

varsler tåken om at vi nærmer oss Ust Nera. Det er ikke ordentlig tåke det handler om, men gasser fra bilene som i den bitende kulden oppløses langsomt og som derfor legger seg som en tykk dyne over hele området. I likhet med andre byer langs Kolyma Highway har innbyggertallet i Ust Nera falt drastisk siden Sovjetunionens sammenbrudd. Folk flytter til andre deler av Russland der det er lettere å finne arbeid. Resultatet er tomme hus i forfall og en befolkning som generelt synes at livet var lettere før kapitalismen og den frie markedsøkonomien kom til Ust Nera. Sergej legger veien forbi den lokale kjøpmann og kjøper et brød med hjem. Vi er så langt fra kornmarker og matvarefabrikker at maten koster helt opp til det dobbelte av hva man må punge ut med i Moskva og andre byer flere tusen kilometer lenger vest i Russland.

«Milde vårvinder». Sergejs hustru serverer en porsjon av den oppvarmede kålsuppe fra dagen i forveien mens hun nysgjerrig forsøker å oppklare hvorfor en utlending har lyst til å legge veien om denne utpost midt på vinteren. Da hun får høre at jeg leter etter den forsvunne vinter, får jeg vite at jeg skulle ha kommet for tre uker siden. Da var det minus 53 grader i landsbyen.

Nå er det for sent, konstaterer hun tørt, og henviser til de mildere vårvinder som har feiet over byen i løpet av den siste uken og har fått termometeret til å stige til 45 kuldegrader.

Jeg innlosjerer meg på byens falleferdige hotell, en levning fra sovjettiden da reiseaktiviteten blant systemets byråkrater var stor. Det er tydeligvis ikke skjedd noen renovering i løpet av de siste 15–20 år. Madrassen har en stor fordypping i midten som jeg forsøker å fylle ut med teppe. De uvaskede gardinene i rommet henger skjevt ned fra gardinstang som er bruket. Dynen er så klam at man kunne slukke en brann med den. Hotellets resepsjonist virker overveldet over å ha fått besøk av en turist og hjelper meg med å finne transport til Ojmjakon allerede neste dag.

Et par hundre kilometer etter Ust Nera tar vi av fra «Knoklenes landevei». Veien snevrer seg inn og blir ujevn. Vi kjører gjennom Suntar-Hayata, De tåket fjell.

På toalettet i 50 minus. Det rekkes å bli mørkt innen vår lille terrenggående minibuss kommer til byen Ojmjakon. Sjøføren kjører en rundtur i landsbyen og setter passasjerene av. Det er en uskrevet regel at man ikke bare lar passasjerene gå hjem det siste stykket i kulden.

Jeg blir satt av hos Mariana, en enslig mor, som sammen med sin seksårige sønn har funnet en nisje i livet ved å innkvartere de cirka 30 turistene som hvert år finner frem til Ojmjakon.

I likhet med de øvrige husene i Ojmjakon blir Marianas trehus oppvarmet av både vedovn og det lokale kullfyrte fjernvarmeverket. Det er nok til å holde kulden på avstand det meste av vinteren. Men som Mariana forteller over morgenteen, man merker godt når det blir kaldere enn 55 kuldegrader.

Da har ovnen vanskelig for å følge med, og toalettbesøket blir hurtig overstått, sier hun med overbevisning. Alle toaletter i Ojmjakon befinner seg utendørs og er bare et hull i jorden i et skur. Selv når det er le for vinden, skal det mye til å hale toalettseansen ut i mer enn ett minutt.

Termometeret frøs. Til min store overraskelse er det umulig å oppdrive et termometer.

Hvordan kan man bo i verdens kaldeste by uten å ha et termometer? spør jeg Mariana.

Hun forklarer at folk har andre måter å måle temperaturen på og gir meg en liten leksjon: Når det er varmere enn minus 50 grader, er det bare vanlig kaldt utendørs og ingen er opptatt av om det er minus 42 eller 48 grader. Under minus 50 grader, skjer det noe med luften. Ofte ligger det en kuldedis eller tåke over hele landsbyen som i de mildere tilfeller – minus 50–55 grader – forsvinner ut på formiddagen. De kaldeste dagene med 55–60 minusgrader, blir kuldedisen liggende hele dagen. Kommer man under minus 60 grader, inntrer det helt spesielle begivenheter, som eksempelvis at ens ånde blir som krystaller og lyder som knuste glasskår. Eller at plastposer brekker og spytklyser fryser til is før de treffer bakken.

Mitt eget termometer brøt sammen på siste biltur, og jeg konkluderer ut fra Marianas redgjørelse at temperaturen må ligge et sted midt på minus 40-tallet.

Mariana er sosialarbeider og forteller at 108 av landsbyens 906 innbyggere er arbeidsløse. Når man trekker fra gruppen barn og pensjonister, tilsvarer det en arbeidsløshet på omkring 30 prosent. Den russiske stat gir bare 275 kroner i støtte i måneden til hver arbeidsløs. Det er ikke til å undres over at triste skjebner preger byen, som for øvrig teller 35 enslige mødre. Alkoholmisbruk blant mennene er et stort problem, og mange har hjerteproblemer på grunn av plutselige trykkforskjeller som oppstår under de store temperatursvingningene. Men en viss grad av initiativ trives også i landsbyen,

der jakt og husdyrhold er noe av det som stadig skaper levebrød. Små fjøs dekket av leirevegger er spredd over hele byen og gir husrom for omkring 1200 kyr.

Rekord fra 1926. I sentrum av byen står en ubeskrivelig metallkonstruksjon fra sovjettiden, med hammer og sigd på toppen. Den minner om at Ojmjakon er verdens kaldeste bebodde sted der vitenskapsmannen Sergej Obrutjev i 1926 observerte den uhyrlige temperaturrekord på minus 71,2 grader. Aldri siden er så lave temperaturer blitt registrert – hvis man ser bort fra ubebodde områder i Antarktis. Det må straks tilføyes at Obrutjev ikke hadde noe termometer som kunne måle en så lav temperatur og derfor kom til resultatet ved matematiske beregninger.

De neste par dagene synker temperaturen. Froståken legger seg tungt. Det har lyktes meg å finne en tidligere meteorolog, Valeria, som har sin egen lille klimastasjon i bakshagen der han registrerer temperaturen to ganger daglig. Valeria forteller at temperaturen i nattens løp har vært nede i minus 58,5 grader, men at den i morgengryet steg til minus 56. Forventningsfull kler jeg meg ekstra godt og går en rundtur i landsbyen for å se om jeg kan merke noen forskjell. De første ti minuttene er det ikke noe spesielt å merke seg, men så plutselig skjer det noe: Kulden slår igjennom på en hardere måte, spesielt på utsatte steder. På øreflipper og øyenbryn dannes små iskrystaller fra ånden som bare langsomt driver oppover som en tykk tåke foran ansiktet. Etter få minutter lyder kameraets motor som en bil som ikke vil starte – til slutt dør batteriene.

Lokalbefolkningen holder seg helst innendørs og går bare ut for en kort stund dersom det er tvingende nødvendig. På skolen har elevene i 1.–9. klasse fått fri på grunn av kulden, mens de eldste elevene i 10.–11. klasse må vente på at temperaturen synker enda et par grader før de får skolefri.

Jeg får skyss de siste 950 kilometerne til Jakutsk med den lokale kjøpmann. I republikk-hovedstaden Jakutsk får jeg rene sommerfølelsen – bare 35 kuldegrader.

reise@aftenposten.no

Reise-fakta

Tur/returbillett København–Moskva–Jakutsk koster 8000–9000 danske kroner med Aeroflot til Moskva og videre med Domodedovo eller Yakutia Airlines.

Yakutia Travel (www.yakutiatravel.com) arrangerer 10-dagers turer til Ojmjakon med transport tur/retur fra Jakutsk. Alternativt kan man selv forsøke å finne transport fra Jakutsk (cirka 950 km på Kolyma Highway), men det finnes ingen offentlig transport. I Ojmjakon er det flere familier som tilbyr privat innkvartering med full forpleining til cirka 250 norske kroner pr. dag.

Visum er påkrevet. For å få russisk visum kreves en invitasjon, som kan fås enten gjennom Yakutia Travel eller kjøpes over Internett (www.vlsatorussia.com).



Ojmjakon

By i den østlige republikken Sakha med cirka 4000 innbyggere. Regnes sammen med Verkhjansk som **verdens kaldeste bebodde sted**. Gjennomsnittlig minimums- og maksimumstemperatur i januar er hhv. –51 °C og –43 °C. Somrene er varme; i juli når temperaturen ofte over 30 °C.

Ojmjakon betyr på jakutisk «vann som ikke fryser», med henvisning til byens varme kilde.

Republikken Sakha (tidl. Jakutia) er Russlands største i utstrekning. Hovedstad er Jakutsk.