

# Fuld gas langs verdens nordligste jernbane

Tag med Jyllands-Posten på en ensom cykeltur nord for polarcirklen langs Gazproms 573 kilometer lange jernbane i Sibirien. Her passer det russiske olie- og gasselskab godt på Putins gulvkalv – naturgassen – mens de lokale nomader fortsat driver rundt med deres rensdyr, som de har gjort i århundreder.

TEKST & FOTO: GERNER THOMSEN | Jyllands-Postens udsendte medarbejder | rejseredaktionen@jp.dk



**B**ovanenkovo!« Truckeren slår en skraldlatter op, så hans store mave kommer i bevægelse og er ved at få selerne ud af hans træningsbukser. »Det kan du ligeså godt glemme, vejen stopper om 200 kilometer,« siger han, men giver alligevel min cykel et anerkende blik og ender da også med at skulle hen og mærke på de brede dæk.

Jeg befinder på Jamalhalvøen i det nordvestlige Sibirien – et gigantisk tundraområde nord for polarcirklen, som er to gange større end Danmark. I umindelige tider har rensdyrnomader kørt rundt på deres slæder heroppe og drevet verdens største rensdyrhold med omkring en halv million rensdyr. I de senere år har nomaderne dog fået en nabo, som også interesserer sig for naturressourcer, men af en helt anden slags:

Det russisk olie- og gasselskab Gazprom.

Jamalhalvøens undergrund indeholder mere end en femtedel af verdens naturgasreserver, så derfor har Rusland lige siden 1980'erne – med skiftende intensitet – forsøgt at udvikle borefelter og infrastruktur i dette område, som fra naturrens side giver så mange udfordringer, at andre for længst ville have opgivet. En syv måneder lang vinter med bidende snestorme og tempera-





På vej over verdens længste bro nord for polarcirklen – den 3,9 kilometer lange togbro over Juribej-floden.

**Jamalhalvøens undergrund indeholder mere end en femtedel af verdens naturgasreserver, så derfor har Rusland lige siden 1980'erne – med skiftende intensitet – forsøgt at udvikle borefelter og infrastruktur i dette område, som fra naturens side giver så mange udfordringer, at andre for længst ville have opgivet.**

#### FORFATTEREN

Gerner Thomsen har rejst både sommer og vinter på Jamalhalvøen – til fods, på ski og nu også på cykel.

Den 11. maj udgiver han bogen *Ved Verdens Ende* på Trykværket, som omhandler hans mange besøg og ophold hos lokale rensdyrnomader i området.

Læs mere på:  
[www.gernerthomsen.dk](http://www.gernerthomsen.dk)

turer ned til minus 50 grader, og en sommer med vand overalt og myg i hobetal gør ikke livet let for de russiske entreprenører. Alligevel er det under disse umulige forhold lykkedes Gazprom at få bygget en 573 kilometer lang, ensporet jernbane fra Obskaja i syd til gasfeltet Bovankovo i nord. Det er denne jernbane – verdens nordligste – som jeg nu forsøger at følge på min cykel. De første 250 kilometer er jeg godt hjulpet af

en gammel anlægsvej langs jernbanen, men her efter vil jeg være afhængig af cyklens evne til at køre offroad. Min cykel er en fatbike fra Surly med det noget ambitiøse navn Moonlander – og den ligner unægteligt også noget, der kunne køre rundt på månen. Dækkene er ligeså brede som på en motorcykel og gør det muligt at forcere uvejstomt terræn i en helt anden kategori end på en almindelig mountainbike. Især når terrænet bli-

ver blødt, træder fatbiken i karakter og får cyklen til at "flyde" ovenpå med sine brede dæk. Jeg har store forventninger til, at jeg på denne måde måske kan forcere den sumpede tundrabund, når vejen engang stopper.

#### Fornemt besøg fra Gazprom

Efter et par overnatninger i telt for foden af Uralbjergene ankommer jeg til Pajuta – den første





Der overnattes i et medbragt telt, der slås op langs Gazproms jernbane.

► større beboelse, siden jeg forlod Obskaja. Her arbejder omkring et halvt hundrede folk med vedligehold af jernbanen og andet forefaldende arbejde. Min cykel får lange blikke, da jeg trækker den over mod en aflang træbygning, som, jeg får at vide, er Gazproms hotel. Døren er låst og vidner om, at hotellet formentlig er gabende tomt for gæster, men hotelmutter kommer ilende til, hidkaldt af den megen opmærksomhed min cykel har vakt.

»Der er intet, jeg hellere ville, men jeg tør ikke,« siger hun, da jeg spørger, om jeg kan få lov til at overnatte.

Det viser sig, at der lige er landet en helikopter med chefer fra Gazprom, som formentlig skal overnatte på hotellet, og så går det jo ikke, at der også befinder sig en ubuden turist, som hotelmutter forklarer.

»Jeg vil ellers gerne betale for opholdet,« siger jeg og finder samtidig min særlige tilladelse frem fra FSB (tidligere KGB), som viser, at jeg har lov til at befinde mig på Jamalhalvøen. Men lige lidt hjælper det.

»Jeg bliver fyret, hvis jeg lukker dig ind,« siger den ældre dame og forsvinder ligeså hurtigt, som hun kom.

Jeg accepterer min skæbne og slår teltet op i udkanten af Pajuta – tæt nok til, at jeg nemt kan besøge den lokale kantine og få tanket depoterne op. Jeg har allerede måttet sande, at med 50 kilo i cykeltaskerne er det ikke gjort med et par ekstra energitabler i drikkedunken, hvis jeg skal nå helt til Bovanenkovo. Den flinke kantinedame, Oksana, ser ud til at have forstået min mission. Hun disker op med kartoffelsuppe, koteletter og blinis i store mængder og fortæller åbenhjertigt, hvordan hun har forladt sin familie i Kasakhstan i fire måneder for at arbejde i Gazproms tjeneste. Efter russiske forhold tjener man gode penge heroppe – en månedsløn på 6.000-7.000 kroner før skat er ikke uhørt, og med en flad indkomstskat på 13 procent rækker det ganske langt i et land, hvor man har mange års erfaring i at overleve på en sten, og måske tilmed får pengene i en brun kuvert udenom skattevæsnet.

#### Der kommer – måske – tog

Dagen oprinder, hvor vejen, som jeg har fulgt de første 250 kilometer, definitivt stopper.

Helt håbløst ser det nu ikke ud, for der er stadig en form for et meget smalt anlægsspør, som jeg kan følge. Selv om sporet indimellem helt forsvinder, går det i det store hele fint på fatbi-

En forbigående trucker stopper op på vejen for kigge nærmere på den mærkværdige cykel – en såkaldt fatbike.



**Det viser sig, at der lige er landet en helikopter med chefer fra Gazprom, som formentlig skal overnatte på hotellet, og så går det jo ikke, at der også befinder sig en ubuden turist, som hotelmutter forklarer.**

ken, der er som skabt til disse udfordringer.

Stationsforstanderen er ved at tabe både næse og mund, da jeg triller ind på perronen efter at have haft Juribej-stationens radiotårn som pejlemærke de sidste 20 kilometer. At kalde det en perron er en anelse overdrevet, men der er da lagt et par betonplader ud mellem sandbunkerne og stationshuset. Følelsen af at have ramt noget civiliseret bliver forstærket, da jeg finder kanten mellem de mange blå skurvogne. De to buttede kokkedamer spørger interesseret til min rejse, men understreger, at de aldrig nogensinde selv kunne finde på at bevæge sig ud på tundraen.

»Er du slet ikke bange for at overnatte alene i telt?« spørger de.

»Næ, det er jeg egentlig ikke,« svarer jeg og forklarer, hvordan jeg aldrig har mødt andet end gæstfrie nomader og venligsindede rensdyr under mine rejser på Jamalhalvøen. De to damer ser langt fra overbeviste ud og tilbyder gratis overnatning i én af de mange skurvogne.

Da jeg næste dag triller videre nordpå, står det pludselig klart, hvorfor Juribej er endt med at blive én af de største stationer på jernbanen. Lidt

udenfor skurvognsbyen dukker den 3,9 kilometer lange togbro over Juribej-floden op – en milepæl af de helt store under anlæggelsen af jernbanen og i dag verdens længste bro nord for polarcirklen. Med en totalvægt på 30.000 tons og 110 bro-piller, der er gravet 40 meter ned i permafrosten, er det en bedrift af de helt store, som må have trukket tænder ud på de russiske bygningsarbejdere. Floden er væsentlig længere, end den er bred, men når isen og sneen smelter i det sene forår, oversvømmes et meget stort område, fordi afdræningen blokeres af permafrosten.

En ting er at trække en cykel over en togbro af en længde på et par hundrede meter, som jeg allerede har gjort mange gange på nuværende tidspunkt. Men 3,9 kilometer er trods alt en slat, og jeg overvejer, om det nu vil være klogt. Mens jeg står og samler mod til mig, dukker der pludselig en sporarbejder op iført orange vest.

»Du kan roligt krydse broen, det gør vi alle sammen,« siger han og smiler venligt.

»Og i øvrigt, jeg tror ikke, der kommer noget



De lokale rensdyrnomader flytter lejr på slæder trukket af rensdyr. I baggrunden ses ét af Gazproms mange boretårne fra gasfeltet Bovanenkovo.



► tog før i morgen,« fortsætter han og fisker en håndfuld bolsjer op ad lommen som en lille gave – dem mener han tydeligvis, jeg vil få brug for på min videre rejse.

#### Hoppende cykeltur i sløjt tempo

Vel ovre på den anden side må jeg konstatere, at det primitive anlægsspor, som jeg har fulgt frem til Juribej, nu er fuldstændigt forsvundet. Tilbage er der kun at køre på jernbanevolden, hvilket ikke altid er lige nemt. Ofte er den så smal, at jeg ikke kan balancere og derfor rutsjer ned ad skrænten. Men så er der jo heldigvis selve sporet – altså pladsen mellem skinnerne – som viser sig at være den bedste vej af alle, når svellerne er dækket af fine sten. Det er de desværre langt fra altid, og så er cyklen som en ren hoppegyngende at sidde på. Men fremad går det, om end langt fra i lyntempo. På en god dag får jeg således tilbagelagt blot 50 kilometer.

En dag bliver jeg stoppet af en mindre trafikprop på sporet. Det er dog ikke tog, men rensdyr som står i vejen, og jeg bliver klar over, at en nomadegruppe på otte familier er ved at krydse sporet med deres slæder og store renflokk. De vinker og udveksler et par ord med mig, men er ellers travlt optaget af at drive renerne over sporet. Ligesom de fleste andre af Jamalhalvøens rensdyrnomader er familierne på denne årstid på vej nordpå mod havet, inden de i august vender om og drager sydpå mod skovene. Sådan har de levet i århundreder herude på tundraen, hvad enten det var zaren, Stalin eller Putin, der rege-

rede Rusland, og Gazproms tilstedekomst ser heller ikke ud til at stoppe dem.

Ved 525-kilometerskiltet dukker et stationshus op med navnet Bovanenkovo. Det er sidst på aftenen, men midnatssolen står stadig højt på himlen, så jeg giver mig god tid, da jeg bliver inviteret indenfor på det, som er den oprindelige endestation på jernbanen. De tre vagter byder på te, svampestuvning og brasede kartofler, som jeg indtager med udsigt til et indrammet billede af Putin på væggen.

»Drikker du vodka?« spørger den ene af vagterne, en lille tæt mand, der højst går mig til brystet. »Jo tak, lidt kan jeg da godt klare,« svarer jeg og lyser op ved tanken om den velvære lidt spiritus vil gøre i min trætte krop.

»Fint, men du fortæller det ikke til nogen,« siger manden, mens han finder en sodavandsflaske frem fra køleskabet med de dyrebare dråber og hælder op. Han forklarer, at Gazprom har indført totalforbud mod alkohol på alle deres stationer og borefelter.

»Men hvordan skulle det kunne lade sig gøre? Det er jo Rusland, det her,« siger manden, hvorefter de alle tre skrigger af grin.

Allerede tidligt næste dag nærmer jeg mig Bovanenkovo – det største gasfelt på Jamalhalvøen og nervecentret i Ruslands gasindustri. Gasen har kun været i produktion siden 2012, men når stedet i 2017 efter planen er i fulde omdrejninger og på niveau med sin planlagte kapacitet, vil Bovanenkovo producere cirka en femtedel af al den naturgas, som Rusland udvinder.

## 3

### RÅD TIL REJSEN

Der kræves visum til Rusland og derudover en særlig tilladelse fra FSB for at rejse på Jamalhalvøen. Begge dele hjælper Nord Rail med, hvis man bestiller rejsen igennem dem.

Husk myggeolie om sommeren og varmt tøj om vinteren. Det kan blive ned til minus 50 grader i januar måned.

Lær det russiske alfabet – eller endnu bedre sproget. Det vil komme til gavn på enhver rejse i Rusland.

Jeg er klar over, at Bovanenkovo nok bliver min endestation, for ikke så langt herfra slutter jernbanen, og på trods af fatbikens brede dæk må jeg erkende, at det ikke er muligt at cykle på tundraen. Jeg har allerede gjort flere forsøg, og hver gang er det endt med at cyklen er sunket så dybt ned i den bløde tundra, at selv en Lance Armstrong på toppen af sin dopingkarriere ikke ville have kunnet drive den fremad.

#### Kurs mod hjertet af Gazprom

De sidste 15 kilometer har jeg fornøjelsen af at cykle på brede betonveje, der løber på kryds og tværs i området. Det er helt underligt igen at have stabilt underlag og kunne holde en normal gennemsnitsfart, mens jeg cykler igennem et stort hav med mange småøer af boreplatformlignende landsbyer med rør på kryds og tværs. Jeg har besluttet, at jeg vil helt ind i hjertet af Gazprom og sætter kursen mod en gul bygning, som nogen har fortalt mig er Gazproms hotel og overnatningssted for en del af de cirka 3.000 russere, som arbejder på stedet. På vejen passerer jeg et stort område indhegnet med pigtråd og bevogtet af vagter med Kalasjnikov. Jeg får at vide, at det er Gazproms hovedkvarter, der her passes på, som var det kronjuvelerne. Mændene med geværene tilhører Gazproms eget sikkerhedskorps. Det er nok bedst at beholde kameraet i tasken, tænker jeg, selv om det kribler i fingrene for at få lov at tage et billede – en mand har fortalt mig, at det er strengt forbudt at fotografere i hele området.





På besøg hos en af Gazproms små stationer langs jernbanen. Vagterne her er gæstfrie og byder indenfor til mad og te.



Cirka én gang i døgnet passerer et tog forbi på vej mod gasfelterne nordpå.



Gasfeltet Bovanenkovo ligger cirka 600 kilometer nord for polarcirklen.

Bedst som jeg parkerer cyklen uden for hotellet, vælter det ind med folk i små busser, der kommer tilbage fra arbejde. Alle som én skal de høre og se på cyklen og høre, hvorfra jeg kommer. Indenfor må jeg forklare mig overfor vagterne, der dog virker flinke og forsøger at få kontakt til nogen, der kan godkende en overnatning. Efter en times venten bliver jeg endelig vist ind til en kvinde, der allernådigst har fået lov til at indskrive mig for én nat.

»Du skal være ude senest klokken 12 i morgen, og prisen er er 500 kroner,« siger hun.

»Ok, men så får jeg vel også mit eget værelse?«, spørger jeg.

»Nej, det gør du ikke – sådan noget eksisterer ikke her,« svarer kvinden uden at fortrække en mine.

#### Togtur retur

Min værelsesmakker hedder Konstantin og kommer fra Moskva. Han er ingeniør og skal blot være her et par dage på en mindre opgave. Han virker flink, og vi får en hyggelig aften, mens jeg samtidig får et tiltrængt bad og vasket mit tøj i en rigtig vaskemaskine.

Ved spisetid besøger jeg kantinen og går bagefter på indkøb i hotellets købmandsbutik. Pengene hæver jeg i kontantautomaten, som selvfølgelig ejes af Gazproms egen bank. Oveni alle disse bekvemmeligheder, finder man også et fitnesscenter, en fjernsynsstue og wifi.

Alt i alt har jeg lidt samme fornemmelse, som langturssejlere må have, når de anløber en stor

havn efter at have sejlet rundt på havet i ugevis.

Efter en nat i baronens seng er det tid til at køre tilbage til stationen for at opklare, om jeg kan få en billet tilbage sydpå med Gazproms sagsertog, som afgår et par gange om ugen. Toget er et arbejdstog, så de almindelige spilleregler med at købe en billet, hvis der er plads, gælder ikke her. Det skal da også vise sig at blive sværere end som så. Til sidst lykkes det dog alligevel. Et firma, som arbejder i området, viser sig at holde et antal billetter til toget og sætter mit navn på én af dem. Det er det nemme ved at rejse i Rusland. Selv ting, som synes umulige, ender som regel alligevel med at kunne lade sig gøre, hvis bare man betaler prisen. I mit tilfælde var prisen 2.000 kroner.

Tilbage i byen Salekhard ringer jeg til min kontakt, som har hjulpet mig med at skaffe tilladelsen til at rejse på Jamal.

»Det er godt, at du ringer! FSB har kontaktet mig for at høre, hvad det er, du laver. De vil gerne snakke med dig,« fortæller Jurij.

Kort tid efter befinder jeg hos chefen for den lokale FSB-afdeling. Til min store lettelse ser han ikke alt for bister ud, og min timelange afhøring ender så godt, at chefen smiler og fortæller, at jeg altid er velkommen på Jamal en anden gang. Jeg takker og giver hånd, inden jeg igen begiver mig udenfor i byen for at finde en café, hvor jeg kan fejre, at mit lille cykleventyr ind i hjertet af Gazprom ikke endte med anlæg og spionage og et bekendtskab med det russiske fængselsvæsen. ■

**Selv ting, som synes umulige, ender som regel alligevel med at kunne lade sig gøre, hvis bare man betaler prisen. I mit tilfælde var prisen 2.000 kroner.**



#### REJSEN DERTIL

Den nemmeste vej til Jamal går via Moskva. Herfra kan man flyve videre med Yamal Airlines til byen Salekhard (ca. 3.000 kr. t/r), som ligger for foden af halvøen.

Videre transport fra Salekhard foregår med helikopter eller med arbejdstoget ad Gazproms jernbane. Billetter sælges dog kun i særlige tilfælde til turister (se nedenfor).

Nord Rail sælger togture for turister ad Gazproms jernbane med mange afgange i 2016.

Se mere på: [www.nordrail.com](http://www.nordrail.com)