

Exklusiva tågluffare

Jag åker metro varje dag till jobbet och prisar ofta i mitt sinne Helsingfors beslutfattare, som på 1960-talet förstod att satsa på detta förträffliga fortskaffningsmedel. Tack vare metron och annan förnuftig stadsplanering är östra Helsingfors i dag stadens verkliga tillväxtregion. För att inte tala om det äntligen stundande hamnbygget i Nordsjö, som på många sätt kommer att bidra gynnsamt till hela huvudstadens utveckling.

Hur som helst, att åka tåg är alltid något av en upplevelse. Det handlar inte enbart om att allting går som på räls, vilket det tursamt nog för det mesta också gör. Minst lika viktig är den speciella atmosfär som myndiga konduktörer och lämpligt svajiga restaurangvagnar förmår skapa. De nya strömlinjeformade tågen och stationerna är förstas trista, men eftersom järnvägen för det mesta följer tidigare spår har vi kvar de gamla kulturlandskapen.

Tågresor öppnar helt andra vyer över vår kontinent än de historielösa flygfältens och motorvägarnas Europa. Vi avreser från stationer, vars väldiga gjutjärnskonstruktioner påminner om katedraler och fabriker samtidigt. Vi glider förbi nedslitna industriregioner i tegelsten, för att sedan kanske stanna vid en öde knutpunkt med flera arkitektoniska avlagringar. Och plötsligt öppnas inför våra ögon sekelgamla odlingsmarker och stora vattendrag med dunkla skogar i fonden.

De moderna nationalstaterna hade inte kunnat uppstå och centraliseras utan järnvägar. I glest befolkade och vidsträckta länder som t.ex. Finland eller Ryssland kom järnvägen i hög grad att styra bebyggelsens utbredning och knyta samman regioner som tidigare hade varit helt åtskilda. Många kan den utslitna sloganen om att det var Bobrikoff och järnvägarna som skapade Finland. Den har sin giltighet – och till saken hör att den mördade generalguvernörens kvarlevor sändes hem till moder Ryssland per tåg ...

En annan känd profil som transporterades på ryska räls var förstas Gustaf Mannerheim, vars 30-åriga tjänstgöring i den kejsarliga armén inbegrep åtskilliga tågresor genom närapå varje guvernement i det väldiga imperiet. Mannerheims resedagbok *Till häst genom Asien* har publicerats på ett antal språk och är onekligen intressant läsning. En motsvarande dagbok om hans äventyr på järnvägarna kunde ha smällt minst lika högt.

Vissa episoder finns kortfattat skildrade i hans memoarer, såsom den livsfarliga tågresan genom det revolutionära Ryssland senhösten 1917. Onoterad har dock blivit en nattlig kollision i Kouvola vårvintern 1942 då hans salongsvagn på grund av slarv lossnade och rullade nerför en backe för att slutligen krascha in i andra vagnar. Mannerheim råkade sova på rätt sida och flög endast våldsamt mot sängväggen. Resten av sällskapet klarade sig lika lindrigt fastän blott två fönsterrutor förblev hela.

Mannerheims pendlande mellan Helsingfors och högkvarteret i S:t Michel var mest intensivt hösten 1944 då han fungerade som både president och överbefälhavare. Ett vägande skäl till detta exklusiva tågluffande var att kriget fortsatte uppe i Lappland och att landet alltjämt kunde utsättas för ett sovjetiskt invasionsförsök. Under sådana omständigheter var det tryggare att vara i ständig rörelse. Dessutom var det ett behändigt sätt att undvika besvärliga politiker och hålla lämplig distans till den kaotiska omvärlden.