

Om järnvägar och statsgränser

Vi vet i allmänhet i vilket land vi befinner oss när vi sitter i en bil eller en buss. Men det är inte alltid lika enkelt när det gäller tågresor. Många tycker inte ens att det är viktigt att känna till den exakta rutten – huvudsaken är att man tryggt kommer fram till destinationsorten. Andra kanske vill veta var de för tillfället befinner sig men frånvaron av gränsskyltar längs järnvägen kan göra orienteringen svår. Ändå finns det många spännande järnvägslinjer att utforska enbart i Europa.

Tåg som tillfälligt utnyttjar främmande länders territorium kallas allmänt för korridortåg (eng »corridor trains»). Det är oftare fråga om godstrafik än passagerartrafik, och i allmänhet kör tågen genom det främmande landet utan att stanna. Korridortåg är relativt vanliga men överraskande okända för den stora allmänheten. En av de mer kända rutterna torde vara den mellan de turkiska städerna Istanbul och Edirne, som namnet på Alan Parkers film »Midnight Express» (1978) anspelar på. Fram till slutet av 1970-talet gjorde denna järnvägslinje en kort sväng in på grekiskt territorium söder om Edirne och många västerlänningar som blivit fast för narkotikasmuggling passade på att hoppa av tåget här istället för att sitta av flera år i turkiska fängelser. Idag går rutten enbart på turkiskt territorium.

I dagens Europa hittar vi många korridortåg. Exempel är de österrikiska rutterna (a) mellan Salzburg och Innsbruck, som går in över tyskt område, (b) mellan Brennersee

och Weitlanbrunn, som går in över italienskt område, och (c) mellan Wiener Neustadt och Deutschkreutz, som går in över ungerskt område. På motsvarande sätt finns det tjeckiska rutten som tillfälligt svänger in på tyskt territorium och tyska rutten som utnyttjar polskt respektive schweiziskt territorium. På en av de tjeckiska rutterna, den mellan städerna Mikulovice och Jindrichov ve Slezsku, måste tågen tillfälligt backa in på den polska järnvägsstationen i Glucholazy för att kunna fortsätta sin färd.

När Sovjetunionen upphörde att existera lämnade landet efter sig två speciella gränsdragningar som har med järnvägslinjer att göra. Det ena exemplet är statsgränsen mellan Litauen och Vitryssland, som under en sträcka på fem kilometer sammanfaller med järnvägslinjen mellan Didziasalis i Litauen och Lyntupy i Vitryssland. Gränsen följer här mittlinjen av järnvägsspåret och delar byn Adutiskis i två delar (figur 1). Byns numera oanvända stationshus finns på den litauiska sidan av gränsen.

Det andra exemplet är järnvägslinjen mellan den lettiska staden Karsava och den ryska staden Pytalovo – ett avstånd på ca 35 kilometer. Under en tredjedel av sträckan utgör järnvägsspårets mittlinje statsgräns mellan Lettland och Ryssland (se omslagets bild). I motsats till den litauisk-vitryska rutten är denna rutt fortfarande i användning. Passagerarna kan alltså själva välja i vilket land de vill tillbringa restiden.



Figur 1. Tågstationen i Adutiškis. Den litauisk-vitryska statsgränsen följer här mittlinjen av järnvägsspåret till höger på bilden. Det vänstra spåret, helt på vitryskt territorium, används fortfarande. Foto: Rolf Palmberg 2003.

Färdas de i riktning mot Ryssland, är tågets vänstra sida i Lettland, den högra i Ryssland. Färdas de i motsatt riktning är situationen naturligtvis den omvända.

Ryssland och Lettland undertecknade för några år sedan ett avtal som inom en snar framtid flyttar den del av statsgränsen, som nu utgör mittlinjen av järnvägsspåret, trettio meter västerut. Järnvägsspåret kommer då helt och hållet att vara på ryskt territorium. I utbyte har letterna utlovats ett tio gånger så stort landområde i ett annat gränsområde.

Också uppdelningen av det forna Jugoslavien har resulterat i säregna lösningar för tågtrafiken. På ruttan mellan Belgrad

(Serbien) och Bar (Montenegro) skär järnvägslinjen under en tio kilometer lång sträcka in på bosniskt territorium från serbiskt territorium. På motsvarande sätt gör tågen på ruttan mellan Bihac (Bosnien-Hercegovina) och Knin (Kroatien) en liten sväng in på kroatiskt område och tillbaka för att sedan följa floden Una fram till den bosniska gränsstationen Martin Brod. Efter gränsformaliteterna fortsätter tågen söderut mot Strmica, den kroatiska gränsstationen, men gör på vägen dit ytterligare två svängar in på kroatiskt territorium. Passagerarna på denna rutt korsar alltså statsgränsen inte mindre än sju gånger under en sträcka på sammanlagt ca 70 kilometer.

*Rolf Palmberg är lektor i engelska språkets didaktik vid Åbo Akademi i Vasa.
Mejl: rpalmber@abo.fi*