

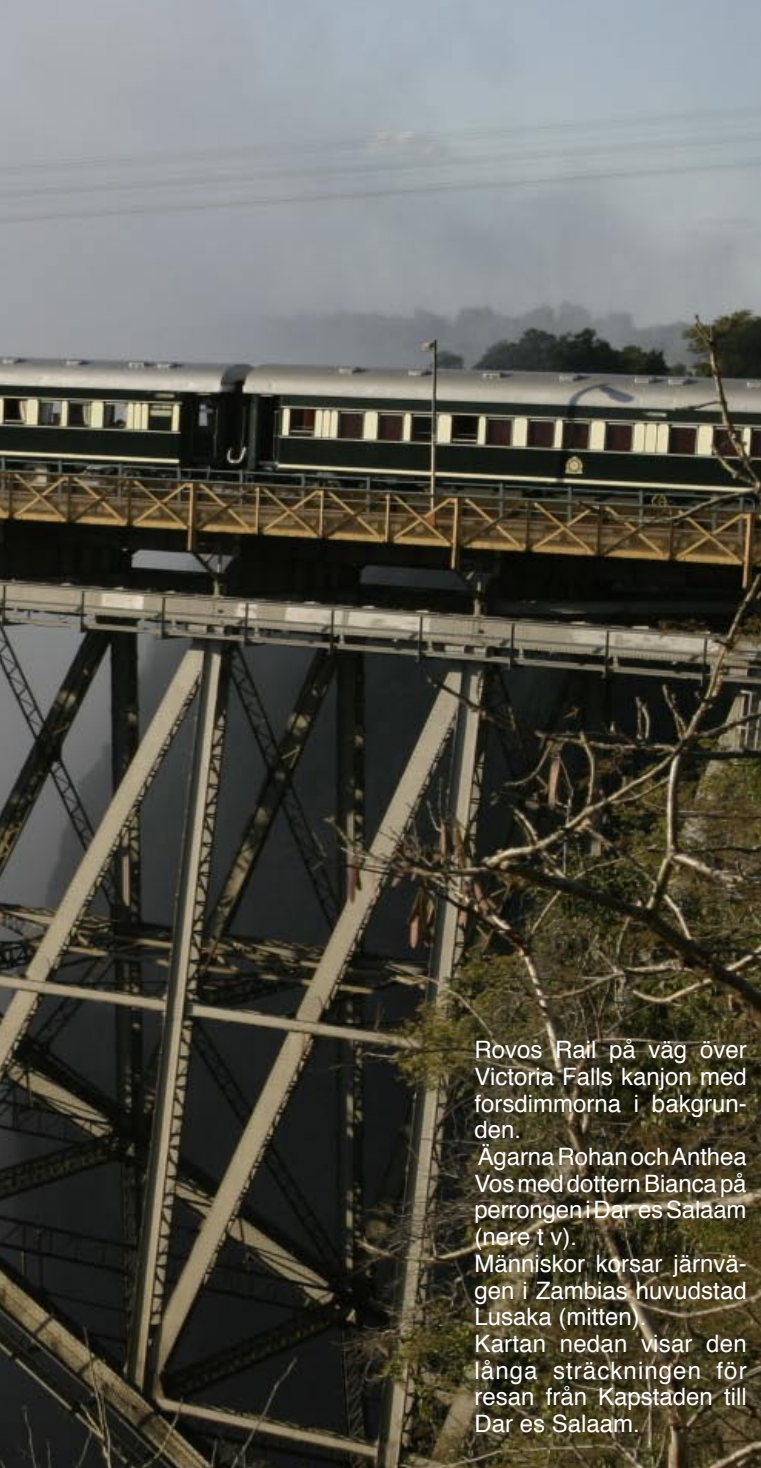


Med kolonialtåg genom halva Afrika

Cecil Rhodes hade en kolonial dröm – en järnväg från Kapstaden till Kairo. Den nådde bara till Dar es Salaam. Peter Hanneberg har rest hela sträckan med Rovos Rails edvardianska tåg, totalt 610 mil.

Text och foto **Peter Hanneberg**





Rovos Rail på väg över Victoria Falls kanjon med forsdimmorna i bakgrunden.
Ågarna Rohan och Anthea Vos med dottern Bianca på perongen i Dar es Salaam (nere t v).
Människor korsar järnvägen i Zambias huvudstad Lusaka (mitten).
Kartan nedan visar den långa sträckningen för resan från Kapstaden till Dar es Salaam.



Det rycker till i de gamla sirliga träkolonierna som sträcker sig från golv till tak. Hela restaurangen där vi sitter rister under en orolig sekund innan de många trädetaljerna i inredningen återfunnit sin inbördes balans. Många av dem infogades på sina platser redan 1911. Sju år till, och det hade varit hundra år sedan denna anrika restaurangvagn byggdes i sitt ursprungliga utförande. Just idag, den 2 juli 2004, är den en del av det tågsätt på 21 vagnar som är på väg att frakta oss genom halva Afrika, de 610 milen från Kapstaden i Sydafrika till Dar es Salaam i Tanzania.

Denna vackra skapelse är min favoritvagn, vi skyndar oss gärna till middagarna här i Coach 148 PAFURI för att varje kväll få andas in den kvardröjande atmosfären från en svunnen kolonialepok. I vagnens barndom på 10-talet fanns här 24 matplatser, en liten bar, samt köket, vilket är ganska mycket att tränga in i en enda vagn. Redan i dess fräscha ungdom på 20-talet byggdes den därför om till enbart restaurang, med plats för 42 gäster, medan köket och matförråden fick en egen vagn i direkt anslutning. Året var 1924.

Jag har rest med andra kända tåg i världen men Pafuri är den vackraste vagn jag sett. Den tål att beskrivas mer ingående eftersom den är stilbildare för Rovos Rail och samtidigt berättelsen om Rohan Vos passion. Genom Pafuri löper en arkad av sju par snidade, tunna pelare i mörkt trä. Taket är brutet på var sida om mitten vilket skapar en något välvd upphöjning längs takets mitt. I brytningarna sitter de öppningsbara ventilerna fortfarande kvar i original. Jalsuerna för fönstren är också gjorda i trä på 20-talet. Här intar vi, iklädda smoking eller mörk kostym, de professionellt tillagade tre-rättersmiddagarna, på linneduk, ackompanjerade av 25 noggrant utvalda sydafrikanska viner. Det är en diger vinlista för att vara på ett tåg.

Den brittiska kolonialtiden i Afrika och Sydasiens har efterlämnat ett påtagligt inslag av romantik. Den lever kvar i byggnader och arkitektur, i monument över hjältemodiga personligheter som slagits eller dött för någon god sak, i berättelser där kolonistörerna gentlemannamässigt skyddat humanitära ideal, som när de behållit försvarade avskaffandet av slaveriet. Sedan må det vara en annan sak med alla infödingar de själva råkade ha ihjäl för att försvara drottning Victorias och kung Edwards världsherravälde.

Tåget ett kulturarv

Ett tåg kan också vara ett sådant kulturminne. Rovos Rail är det mesta kulturminnet i tågväg, som åtminstone jag personligen skådat och provåkt. Detta är det första som inger den speciella känsla av lyx som Rovos representerar, vetskapen om dess respektabla ålder. Det är Nostalgia på hög nivå att färdas med detta edvardianska tåg, även om man hade turen att slippa födas till engelsk adelsman. Ågaren Rohan Vos ►



Rovos högkvarter i Capital Park med loket Brenda.



Observationsvagnen är tågets populäraste mötespunkt.



21 vagnar dras genom Tanzania.

▷ filosofi är att bygga lyxkänslan mer på utrymmen och sociala kvaliteter än guldbeslag och störande barpianister. Träpaneler av mahogny, brasiliansk peppar och iroca, ett lokalt timmer, klär väggarna.

– Observationsvagnen är en historia för sig, berättar Rohan när vi kommer till sista vagnen och till uteterrassen allra längst bak i den. Jag fick idén av en amerikansk vagn som hade en liten ”balkong” baktill, vilket verkade romantiskt. Så vi slet ut all inredning, flyttade väggen framåt–inåt ett par meter och byggde en terrass med bänkar. Det är viktigt att resenärerna kan gå ut under färden och känna lukterna, vinden och landskapet.

Det här är den populäraste vagnen att vistas i för att läsa eller umgås, här finns sköna fätöljer och soffor, en liten bar och en uteplats med fri utsikt bakåt. En annan bekväm vagn är salongsvagnen. Sofforna, öronlapps-fätöljerna och det förhärs-kande lugnet inbjuder till läsning. Salongen är också platsen för vår medföljande historiker Nicholas Schofields spännande föreläsningar om kolonialhistorien i de fyra länderna vi passerar – Sydafrika, Zimbabwe, Zambia och Tanzania. Nicholas berättar också om berömda upptäcktsresanden i östra och södra Afrika, som Speke, Grant, Burton, Stanley och sist men inte minst David Livingstone. Om kampen för att finna Nilens källor. Om kampen mot slaveriet, som Livingstone var den hetaste att driva. Han berättar också om tillkomsten av järnvägen, den röda tråden som avgjorde hela utvecklingen av regionen:

– Cecil John Rhodes kunde aldrig släppa sin drömlika vision

om ett brittiskt Afrika som sträckte sig ”from Cape to Cairo” och som skulle sammanbindas av en järnväg. Tyskarna förstörde den möjligheten genom att anlägga järnvägar i Östafrika med 1000 mm spårvidd, fast hundratals mil redan lagts både i södra och norra Afrika med 1067 mm spårvidd. De började 1912 i det som idag är Tanzania med sträckan från kuststaden Dar es Salaam till Kigoma vid Tanganyikasjön.

Synd att Rhodes inte nådde ända fram, åtminstone när det gäller järnvägen. Det hade varit en dröm för varje tågintresserad att kunna korsa hela den afrikanska kontinenten i dess längdriktning.

Viktoriansk järnvägsstation

Det tydligaste exemplet på Rovos generösa ytor är kupéerna. Rohan Vos skulle blänga förvånat om han hörde mig kalla dem kupéer. Här heter de sviter, basta! Med all rätt, eftersom den mindre är 11 och den större 16 kvadratmeter, bägge med en 190 cm bred dubbelsäng, skrivbord och bra sittutrymme. Den mindre De Luxe-sviten har ett badrum med en lika stor duschkabin som hemma, den större Royal-sviten dessutom ett fristående badkar på emaljfötter. Dessa ”kupéer” är snarare som små hotellrum, vilket känns väldigt stort på ett tåg. Det rymms bara tre De Luxe-sviter i en vagn, eller två Royal.

Efter två dagar och två nätter på räls, från Kapstaden vid kusten, genom vinfälten i Paarl, över Karoo-platån på 1200 meters höjd, via den viktorianska järnvägsbyn Matjiesfontein,



Rovos lokförare drar stolt vagnarna som hyser världens finaste tågsviter.

I vagnen 148 PAFURI från 1924 serveras än idag utsökt mat på vackert porslin.

diamantstaden Kimberley, knutpunkten De Aar och guldstaden Johannesburg, har vi anlänt till Sydafrikas huvudstad Pretoria. Tre kilometer söder om centrum stiger vi av i Capital Park vid en helt bedårande järnvägsstation – Rovos egen. Den måtte vara klippt direkt ur ett exklusivt tågmagasin från 1925. Eller kanske ur en 20th Century Fox-film om viktoriaiska rikemansförströelser i avlägsna kolonier under tågromantikens historiska topp. Vi vandrar runt och häpnar tills hakorna börjar trycka mot bröstkorgen.

Bangården är lika stor som en mindre stads. Capital Park förvärvades 1999 när de behövde större kontor och en station som kunde svälja passagerarflödet och vagnparken. På bottenplanet stiger vi in i en mycket spaciös, förstklassig lounge vars skinnsoffor lätt rymmer ett fullbokat tåg, dvs 72 passagerare plus en del servicepersonal. I dörrhålet ackompanjeras vår ankomst av ett violinspelande par. På övre planets veranda löper ett dekorativt, vitt träräcke. Intill står ett gammalt postkontor i form av en liten gul träbyggnad. På andra sidan stationshuset reser sig ett grönt klocktorn.

Förälskade i ett lokomotiv

Men det började mer blygsamt familjärt. När Rohan och hans hustru Anthea Vos föll pladask för de gamla ångloken, det äldsta från 1893, och några vagnar från tidigt 1900-tal, var idén egentligen att skapa ett litet lusttåg för sig själva och familjen. Men den uppskattning den restaurerade skapelsen

fann hos vänner och bekanta gav upphov till den naturliga utvecklingen att öppna tåget för tågintresserade gäster som kunde tänka sig att betala för kvalitet på hjul. Det första loket förvärvades 1987.

Den första förälskelsen i det ensamma ångloket i Witbank har förökat sig medelst delning till femlingar, samtliga parkerade här på Rovos Rails station i Capital Park. Alla skiner de lika blanka och ståtliga, men till skillnad från ett tågmuseum rör de på sig, det pyser ur deras näsborrar och öron, det gnisslar om metallhjul och bromsar. I förarhytten på några av lokomotiven står lokföraren och eldaren med sitt svarta ansikte som på den gamla goda tiden. När jag klättrar ombord blänker mässingsinstrumenten i halvdunklet och en koncentrerad eldstorm härjar i kolpannan nära golvet. Hela loket tycks leva, så som det sprakar och pyser överallt.

De fem ångloken döptes efter barnen, Shaun, Brenda, Bianca och Tiffany, samt Rohans mamma Marjorie. Anthea sade en gång med glimten i ögat att hon är "tågänka". Men när jag pratar med henne är det inte svårt att se att hon delar sin makes passion, om än inte med samma hetta. Intressegemenskap är nog en förutsättning i ett dylikt familjeföretag, som i själva verket är en enorm modelljärnväg byggd med fullskaliga enheter. Att skapa detta har krävt inte bara kärlek till ämnet, objekten och varandra, utan det har krävt hela kittet av kunskap, brinnande intresse, organisation, samarbetsförmåga, motiverade medarbetare, stimulerande ledarskap och stora investeringar. Rohan har ►



Den här flamingosjön utanför Kimberley fotograferades från kupéns öppna fönster.

► förutsättningarna och det är uppenbart att hans medarbetare är fulla av beundran inför såväl hans ledarstil som hans livsverk. Det tar sedan många år att bygga upp ett rykte så affärerna blir mera självgående tack vare mun-mot-mun-metoden. Det verkar som om Rovos Rail har nått dit efter de femton år som gått sedan första tåget rullade 1989.

Från Krüger till Victoriafallen

Efter att ha besökt Transvaals landsfader Paul Krügers hus och staty, Union Building, samt det fullständigt enorma Voortrekkermonumentet utanför Pretoria, rullar vi österut till den vidsträckta nationalpark vid Moçambiques gräns som grundades av Krüger och fick hans namn. Vi bor en natt i Kapama Game Reserve, Sydafrika kryllar av privata viltreservat. Lodgen är Jabulai Camp, uppkallad efter en övergiven elefantunge som ägarinnan Leni Rhode födde upp. Det ledde sedan till denna camp med specialiteten safari på elefantryggen, något man annars mest ser i Indien. Bungalowen, liksom hela lodgen och dess mat, håller otroligt hög klass för att vara ute i bushen och Jabulais guide Shaun Holmwood tar oss i skymning och gryning till både lejon, giraff, zebra, flodhäst, pytonorm och spännande fåglar i sin öppna Land Rover. Resenärerna uppfattar det som en förmån att få bo så fint på tågresan. Det beror på att Anthea har lyckats få ner det mycket höga priset på lodgen till en bråkdel, och därför kunnat inkludera det som en extra bonus i resan. Detsamma visar sig gälla i Victoria Falls, dit vi anländer ett par dygn senare.

Vi korsar Stenbockens vändkrets, sedan Limpopofloden via Beitbridge och befinner oss därmed i Zimbabwe. Färden går genom ett landskap som karakteriseras av de tjocka flaskträden med sina lövfria kronor som sträcker sig surrealistiskt uppåt som om de grep efter himlen. De framstår som symboler för diktatorn Robert Mugabe och hans desperata gripande efter det sista halmstrået innan världen äntligen ska slippa honom. Det

känns nästan märkligt att ett land med en sådan chef kan visa upp något så gudomligt vackert som Victoriafallen. Nå, sanningen är att själva fallen ligger på Zambias sida av gränsen.

Vid Victoria Falls landade de tidiga Boac-planen på 30-talet som tog sex dygn på sig för att frakta post och passagerare från London till Johannesburg och Kapstaden. Resenärerna övernatade liksom vi på fashionabla kolonialhärbarget Victoria Falls Hotel, idag en femstjärnig upplevelse. I motsats till oss behövde flygpassagerarna säkert vila. Vi kopplar ändå av i skymningen på ett flytetyg på floden Zambezi under en "sundown cruise" med en öl med samma namn i näven. På väg norrut in i Zambia dagen därpå stannar vi på den mäktiga stålbron över kanjonen nedströms fallen. Där beskådar vi 15-åriga Sophia Schofield, dotter till historikern Nicholas, när hon med dödsförakt kastar sig från bron ned i den hundra meter djupa kanjonen med en gummisnodd runt anklarna.

Livingstones trakter

Resan genom Zambia går långsamt på grund av den illa byggda järnvägen. En vandringsutflykt till de 65 meter höga Kundalilafallen blir en uppfriskande motion morgonen därpå, en kaloriförlust som vi emellertid snabbt återställer med råge under en lunchbarbeque som tågfolket preparerat för oss ute i bushen. Vi är i Livingstones trakter, han hittades död inte så långt härifrån, på knä i bön över sin tältsäng. Hans hjärta är fortfarande begravt på platsen, men kroppen bars 180 mil (!) till Zanzibar av hans förtrogna och kom hem till England 1874 och kunde begravas bland andra stora män i Westminster Abbey.

Den gigantiska förkastningssprickan Great Rift Valley har en västsluttning som idag bildar gräns till Tanzania. Genast efter inträdet i land nummer fyra på vår resa förvandlas den torra zambiska platån till ett undulerande landskap som sjunker i altitud. Järnvägen blir bättre, här var det kineserna som var



Uppifrån: "Viktoriansk" lunch-barbeque i Zambias natur; Pojkar i Zimbabwe följer tågets rörelser.

Uppifrån: Game drive i Krügerparken; Sabelantilop; Kolonialpuben Laird's Arms från 1898 vid järnvägen i Matjiesfontein.

rallare, och de kan konsten. Tack vare det självständiga Tanzanias landsfader Julius Nyerere kom denna viktiga järnväg till stånd 1975 – med rätt spårvidd! Sträckan öppnade en ventil mot världen och kusten för stackars Zambia som låg inträngt mellan länder som gjorde allt för att jäklas, framför allt Ian Smiths Rhodesia som kopierade Sydafrikas apartheid ända fram till 1980. Så synd att det undersköna Rhodesia, som idag heter Zimbabwe, skulle drabbas av en om möjligt ännu galnare ledare.

Efter tretton dygn på Rovos Rail rullar vi sakta in vid perongen i Dar es Salaam. Där har stadens polisorkester tagit ledigt från att jaga kriminella, för att istället möta oss med musik. Bössorna har bytts mot fredens blåshorn som skapar varmt välkomnande toner. Mottagandet är kungligt. Det passar ju bra när man anländer på ett så ansvarsfullt restaurerat tåg från kung Edvard VII:s epok. ☒

RESETIPS

Till Kapstaden och hem från Dar es Salaam flög vi med British Airways. Ett bra tips är att flyga med Kenya Airways från Europa via Nairobi till/från Dar resp. Kapstaden, från 7 940 kronor + skatter. De unika tågresaerna Kap-Dar resp. Dar-Kap går bara en gång per år. 2005 äger de rum den 1-13 juli resp. 15-27 juli. Priset fr. ca 49 500 kr inkluderar allt – rymlig svit på tåget, safaris, utflykter, tre mål om dagen, obegränsad dryck (gäller även alkohol), tvätt, 5-stjärnig logi på Vic Falls Hotel och i Kapama Game Reserve. Rovos Rail har åtta andra rutter, mest frekventa är Kapstaden–Pretoria (3 dagar) och Pretoria–VicFalls (3 dgr), mest speciell kanske Namibia (7 dgr). www.rovos.com. Bl a Globetrotter och Tour Africa har Rovos Rail i sina program.