

# PÅ RÄLS MELLAN KLYFTORNA

*Ingenstans i världen byggs tågnätet ut i sådan omfattning som i Kina. Det för ihop landet men samtidigt vidgas gapet mellan fattig och rik på ett aldrig så tydligt sätt. Snabbtågen tar över traditionella tåg och biljettpriserna stiger snabbare än vad genomsnittskinesen hinner med.*

TEXT JOHAN AUGUSTIN FOTO JONAS GRATZER

**PÅ PERRONGEN I SHANGHAI** står en folksamling och väntar på att Maglev-tåget ska rulla in. De flesta är kinesiska turister eller affärsmän som ska ta Kinas snabbaste tåg till den internationella flygplatsen Pudong. Kamera-blixtarna blixtrar oavbrutet när den silvriga siluetten börjar närma sig i hög fart. Väl inne märks det vem som har åkt tidigare med det nu sju år gamla tåget. Emma Wang sitter lugnt tillbakalutad i ekonomiklassens ljusblå stol. Hon bryr sig inte nämnvärt om att det närmast råder kaos bland turisterna runt omkring henne – som vill ta bilder på fälten utanför. Själva är hon på väg till Hongkong på en affärsresa och valde det snabbaste färdssättet för att ta sig till flygplatsen.

– Magnetiska tåg som Maglev är för dyra, det handlar om på tok för stora summor för vår ekonomi. Men det spelar ingen roll vad jag tycker; den kinesiska regeringen bestämmer ändå allt här, säger Emma och tittar ut genom fönstret.

Ett guldfärgat draperi avskärmar ekonomiklassen med vip-avdelningen.

De breda sätena gapar tomma. Det är ingen som har velat betala dubbelt så mycket för att sitta längst fram eller bak, beroende på vilken riktning tåget går, under dryga sju minuter.

**EXPO 2010 PÅCÅR I SHANGHAI** och stora skyltar gör reklam för världsutställningen. Bakom skyltarna pågår en helt annan värld – en som har stått stilla i många år. Maglevtåget svävar över en cementbro med höga pelare som har jordbruksmark under sig – här nere arbetar jordbrukare med sina jordlotter under den starka solen. För hand rensar två kvinnor ogräs med hackor och ett stycke längre bort står en ensam man med uppknäppt skjorta och en stråhatt på huvudet till skydd mot solen. Ingen reagerar när tågen susar förbi var 15:e minut. De fortsätter sina monotona rörelser. Under cementpelarna står barackliknande hus och tält. Det ligger sopor i drivor. Men det måste man vara på marken för att se – från Maglevs putsade fönster syns bara stora majsodlingar och andra grödor som ska skördas.

Resenären väntar i korridoren utanför sin tilldelade softsleeper-kupé.



På regionaltåget finns det ihopfällbara stolar längs med korridorerna - för passagerare som inte vill ligga ner och läsa på sina hardsleeper-bäddar.

*”Slow Trains  
är de fattigas  
transportmedel”*



Inne i sofsleeper-kupén finns ett bord med en termos innehållandes hett vatten. Det kommer väl till hands för alla som äter nudlar ombord.

**PÅ TÅGSTATIONEN** i Guilin väntar ett hundratal tjejer på att få åka hem till Changsha, en resa på tio timmar i natttåget. De går i gymnasiet och har varit på en engelskutbildning i Guilin - dit många kineser åker för att lära sig bättre engelska. Nu vill de öva sina kunskaper i det nya språket och är inte blyga att söka kontakt med västerlänningar. De berättar att de har fått de billigaste tänkbara biljetterna; de ska sitta på träbänkar i tio timmar.

– Det är vår lärare som betalar för oss, så då måste det vara billigt, säger en av tjejerna och tar fram sin biljett där det står 67 yuan (cirka 80 kronor).

Det är ingen som verkar missnöjd med sina platser, och även om så vore fallet så döljer de det väl bakom sina leenden. Läraren, Drizzle som han kallar sig själv, har en hard sleeper-biljett för 156 kronor. Han sitter tillsammans med sina flickelever i långa rader av stolar i en enorm väntsal med stora fläckfria ytor och tavlor som anger när respektive tåg går till vilken destination. Det påminner om en gate på en internationell flygplats.

Alla har varsin instant noodles-box till middag, för sex kronor, där man endast behöver tillsätta varmt vatten. De är överens om att tåg är det bästa sättet att resa på när man är student och bonde. Buss är för dem som har lite mindre tid och lite mer pengar och flyg är för vuxna med bra jobb, får vi veta. Först när vårt tåg står på perrongen öppnas skjutdörrarna och resenärerna bildar ett led mellan raderna av stolar som är för smala för att någon ska kunna tränga sig före i kön.

**KONDUKTÖRENS VISSELPIPA** klargör att vårt regionaltåg, som är ett så kallat slow train, ska börja rulla. Tåget är fullsatt. Namnet slow train betyder att det kommer att lunka fram mellan 60 och 100 kilometer i timmen hela vägen till Changsha. Väl inne i en av vagnarna kommer konduktören fram till oss.

– Jag gillar att prata med utlänningar, så att jag kan öva på min engelska, säger han leende.

Språket flyter på riktigt bra för honom och förklaringen är ihärdigt titande på utländska tv-kanaler som inte varit dubbade. Han förklarar att



I Wuhan släpps resenärerna in på perrongen först när snabbtåget står still.

slow trains är de fattigas transportmedel, de som inte har råd med varken buss eller snabbtåg. Många kineser kan inte resa sedan snabbtågen tagit över de gamla konventionella tågen och biljettpiserna skjutit i höjden.

– Studenter får rabatterat pris och soldater får halva priset på biljetterna. Men vanliga människor får ingen rabatt så de hamnar längst bak på träbänkarna, det är det enda de har råd med berättar han.

**LÄNGST BAK** sitter resenärerna och halvsover på träbänkarna. Cigarettröken ligger tjock här inne. Människor sitter tätt bredvid varandra, någons huvud lutande mot någon annans axel. Någon med en halvt nedbrunnen cigarett i mungipan eller mellan pek- och långfingret. Väskor ligger staplade på varandra. Säckar med grödor ligger i gångarna och blockerar för den vill ta sig förbi. Det finns många vagnar med "hard seats", och i just denna vagn sitter ett tjugotal av gymnasietjeerna och slumrar.

Vi går längre fram i tåget och hittar en "soft sleeper vagn". I den stängda kupén sitter ett kinesiskt par och dricker burköl och äter instant noodles från stora plastburkar. På deras biljetter står det 200 yuan (240 kronor) och då ingår det blåa plastsandaler som står instoppade under nedre bunkerbädd. På nattduksbordet står en vas med en röd plastros i. Lakanen på bäddarna är vita och strukna och sängarna är bekväma att ligga i.

**PÅ SNABBTÅGET MELLAN WUHAN OCH SHANGHAI** visas en kampsportsfilm på tv-skärmar i varje vagn. Den kvinnliga rösten annonserar i högtalaren att vi börjar närma oss Shanghai. På den digitala skylten står det att tåget

just nu åker i 250 kilometer i timmen. Steven Chang sitter tillbakalutad i första klass-vagnen med sin uppfällda laptop i knäet.

– Jag åker alltid första klass. Det skiljer sig inte mycket i pris när man som jag åker från Wuhan.

Han tar alltid tåget när resorna är under fem timmar, är det över det så blir det flyg.

– Tåg är ett tyst färdssätt och ganska behagligt sätt att resa på.

I gången som skiljer vagnarna åt står Josh Barn och tittar ut på risfälten som blir som ett böljande grönt hav utanför fönstret. Han kommer ursprungligen från Texas men har bott i Shanghai de senaste åtta åren och berättar gärna hur tågen har förändrats under de åren.

– 2003 tog det 16 timmar att ta sig mellan Wuhan och Shanghai, idag tar det 4,5 timmar, berättar Josh och minns tiden då de flesta fortfarande fick stå upp i tåget utan varken fungerande luftkonditionering eller toalett.

Nu betalar han 400 kronor i första klass.

– Det är inte dyrt för västerlänningar men det är få kineser som har råd med det.

Han berättar att en plats på träbänkarna sträckan Wuhan - Shanghai kostar ungefär 60 kronor på de tåg som fortfarande erbjuder det.

Josh föredrar moderniseringen av tågstationerna.

– För sju år sedan var stationen i Wuhan fullsatt av resenärer och försäljare – det gick inte att röra sig där. Nu är det rent och organiserat, som på en flygplats, säger han och avslutar:

– Det är lite som hemma i Texas. Där föser vi runt kor – det är lite samma sak här, i en lugn och skön takt. ☺

Den kvinnliga konduktören visar passagerarna till rätt vagnar och delar ut softsleeper-nycklar. Servicen ombord på snabbtågen har en hög nivå.

### SNABBTÅG I KINA

...är tåg som har en hastighet som överstiger 200 kilometer i timmen. Kina har redan världens största snabbtågsnät och inom tio år kommer det sträcka sig över 5 000 mil. Inom två år ska nätet redan vara större än den sammanlagda längden av snabbtågsnäten i världens övriga länder. CRH står för China Railway High-speed. CRH1 har en hastighet som överskrider 200 kilometer i timmen, CRH2 350 kilometer i timmen och CRH3 håller på att utvecklas. De konventionella tågen, slow trains, trafikerar fortfarande stora delar av landet, framför allt de norra och västliga delarna.

### TÅGKLASSER I KINA

**1st class**

**2nd class**

**Soft seat**

**Hard seat**

**Soft sleeper**

(en del i en 4-bädds stängd kupé)

**Hard sleeper**

(en del i en 6-bädds öppen kupé)

**Standing ticket**

