



Foto: Peter Ambjörnsson

VAD ÄR EN TARANTASS???

På den lyckade resa som Vagnhistoriska Sällskapet i Finland arrangerade och genomförde 2013 till St. Petersburg stötte man på en vagnbenämning som vi här i Sverige kanske inte hört talas om. Tarantass och historierna runt den är väl för de flesta av oss ganska okända.

Vår finska medlem Margareta Segersven fångslades av denna vagn och hemkommen från resan tog hon tag i forskningen kring Tarantassen.

Här kommer nu fakta och historier om vagnen som benämns Tarantass

Tommy B

Med tarantass och flodbåt genom Sibirien

Vagnshistoriska sällskapet i Finland gjorde en studieresa till St. Petersburg under ett veckoslut i juni 2013 med 13 deltagare. Vi hade nöjet att ha VHS-ordföranden Peter Ambjörnsson med på vår resa. På vagnsmuseer i St. Petersburg (Staraya Derevnya = Gamla byn) Eremitage:s samlingar; i Gatchinski Rajion c. 80 km söder om St. Petersburg (ett mångsidigt postmuseum och ett privatägt Historiskt hästvagnsmuseum) samt i staden Pushkin c. 24 km SW om St. Petersburg invid slottet Tsarskoje Selo "Det kejserliga vagn museet" fick vi se många ståtliga förgyllda karosser och fina åkdon som använts av det kejserliga hovet och överklassen i Ryssland.

I det privatägda historiska vagnsmuseet i Gatchinski fanns emellertid

en välhållen tarantass, ett fyrhjuligt åkdon för vanligt folk samt ett antal mycket vackra enkla målade slädar från olika delar av Ryssland. Då jag kände igen benämningen tarantass från något tidigare sammanhang, väcktes mitt intresse för att forska lite i denna speciella ryska vagn. Det var sanneligen inte lätt att hitta några uppgifter om detta objekt.

Under 1800-talet och början av 1900-talet gjordes många intressanta resor från Finland till olika delar av Sibirien. Det var fråga om olika naturvetenskapliga forskningsresor, språkforskning för att finna släktband till det finska språket, projektering av nya järnvägslinjer, humanitära och religiösa reseorsaker, mineralforskning o.s.v. i detta ofantliga landområde. Överallt stötte man på tarantassen som det

viktigaste fordonet längs landsvägar och över obanade stäpper och genom bergsområden. Flodbåtar och färjor kompletterade framkomsten.

I det följande kommer jag att stöda mig på två reseskildringar från slutet av 1800-talet samt lite uppgifter från en expedition år 1917 (revolutionsåret!) som min far deltog i. Det blir lite plock här och där med tarantassen i fokus kompletterat med en del bildmaterial.



Först några definitioner gällande ryska häståkdon ur Nordisk Familjebok 1919:

Tarantas, namn på en i ryska riket allmänt bruklig, fyrhjulig vagn. Den bättre sorten af dessa åkdon utgöres af en starkt byggd, hel- eller halft-

äckt schäs. Den sämre och vanligare (tarantas – teljegan) har hjulaxlarna förenade medelst grofva trästänger, på hvilka är fäst en aflång "låda" eller korg af flätverk, alltid försedd med sufflett. I vagnskorgen finnas ej säten, utan den eller de resande ligga i densamma på hö eller medförda sängkläder. Under färder i Sibirien tillbringar resanden vanligen både dag och natt i sin tarantas. Jfr Teljega (B.C-m)



Teljega (ofta skrivet Telega), ry., ett slags landtlig, öppen och fyrhjulig spjälvagn utan säten och utan sufflett eller annan betäckning (se fig.). Om tarantas-teljegan se Tarantas. Jfr äfven Kibitka.



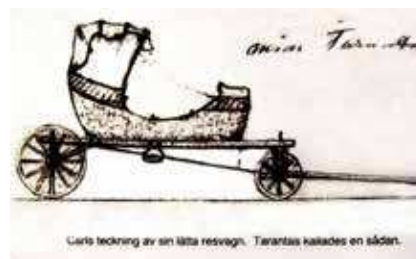
Kibitka (ki-), ry. (eg. Kirgisiskt tält), ett slags sämre ryskt fordon utan fjädrar (se fig. ...), hvilket genom ett öfver baksitsen spändt tak af mattväf erbjuder en smula skydd mot oväder, medan teljega är en öppen, otäckt spjälvagn, likaledes allmänt i bruk i Ryssland. Båda förspännas vanligen med tre hästar, s.k. T r o j k a (af ry. Troi, tre), se d.o. (B.C-m.)



Carl Fredrik Sebastian von Schoultz (1834 – 1892) ledde år 1880 undersökningarna för Central Asiatiska

jernvägsbyggandet. Han hade tidigare gjort en lång militär karriär men studerade derefter jernvägs tekniken i Sverige, Frankrike och Tyskland och arbetade länge inom området i Ryssland. Von Schoultz' Karavanresa 1880 (juni-september) Orenburg – Aralsjön tur och retur finns beskriven i en sammanställning av hans brev och dagboksanteckningar, som en sentida släkting förtjänstfullt ha gjort för cirka tio år sedan.

Avfärden skedde i juni 1880 i Orenburg (långt nere i södra delen av Uralbergen). Den nya jernvägsprofilen skulle bli 1200 verst lång söderut, hela resan tur och retur blev således cirka 2400 verst (1 verst = 1,067 km).



Carls teckning av sin tarantas



Min tarantaskamels porträtt

Här följer några utdrag ur den intresanta och detaljrika reseskildringen med tonvikt på tarantassen:

Oaktat det blir allt annat än roligt att skaka på tarantas 500 verst får jag lof göra denna resa på det, ifall sednare något skulle gå på sned.

En beväpnad kosak har jag med för att få ispanningen fortare, ha betjäning. Vägarna häremellan äro alldeles säkra norr om Aralsjön. Jag tar blott 15 kosacker för expeditionen.

En kirgis flicka af en 10 år har satt sig på en af de hästar som beta nära kibitkan, har tagit ett långt spö, vid huars ända en rännsnara af kamelhår är fästad och har ridit ut fånga in de par hästar jag behöfver. Snart återvänder hon drivande framför sig en 6-7 hästar, rännsnaran lägges omkring halsen på en af hästarne, de vältande kirgiserna hemta seldonen och snart står min trojka förspänd igen. En av kirgiserna sätter sig på kuskbocken och så bär det helt makligt af.

Morgonsyslor. Sedan allt var färdigt körde vagnarne förespända af kameler (två Woitek's med hästar) fram, kameler och ryttare intogo sina platser. Jag omgifven af hela min stab lät hela karavanan defilera förbi mig och ner sista vagnen passerat satte jag mig upp på min häst och red till tåten, till vägvisaren. Kl var redan öfver 7 imman hela ceremonien var genomstökad.

Vi äro inalles nu 50 människor med 80 kameler och 20 hästar, en tarantas, 4 furgoner och 3 kärror. En ganska nätt kolon. I Ak. Tjuba komma 16 kosacker till med lika många hästar.

I allmänhet är jag så frisk och rörlig som nånsin, gör nu hela marschen alltid till häst. Det är odrägligt både hett och tråkigt sitta i tarantassen som drages af 2 kameler som gå blött 3 1/2 verst i timmen. Man somnar ovillkorligt vid ett sådant framforslingssätt. Nu är jag fri och ledig på min

muntra snabba kirgis, än rider jag åt den ena, än åt den andra sidan och undersöker föremål som intressera mig.

Efter en sjukdomsdag. Jag blir väl till i morgon så pass bra att jag ligande i tarantassen kan komma ifrån detta nedriga ställe.

Tre dagar senare. Vi bröto upp kl 6 om morgonen. Dagen var klar och vacker. Jag satt i min tarantass och åkte i spetsen för karavanen med mina två kameler. Det bar af öfver steppen rakt söderut.

Till kl 10 hölls jag i tarantassen tills vi voro på halföns smalaste ställe. Då jag kände mig helt rask åter lät jag leda fram min häst och satte mig upp.

Misslyckad vildsvinsjakt från tarantass med sultanen. Inga svin men två vargar som undkom.



I sin bok "I Sibirien för trettio år sedan" utgiven 1918 i Stockholm beskriver Henrik Wrede (1854-1929) sina resor 1883 - 85 i det vilda Sibirien som agent för Britiska och Utländska bibelsällskapet. Här kan nämnas att Henrik Wrede var bror till Mathilda Wrede, känd som fångarnas vän i Finland.

I det följande några av Wredes upplevelser med tarantass under de vådliga resorna.



Resan i tarantas från Jekaterinburg till Tjumén - Ivelo.

Den 16:de september 1883 började jag min första resa med "tarantas" - det egendomliga ryska åkdonet - från Jekaterinburg till Tjumén, och ehuru avståndet mellan dessa städer endast är 306 1/4 verst, var det dock en riktigt mödosam och plågsam resa. Det bar nämligen av i den vildaste fart på gropiga och leriga vägar, över ängar och t.o.m. växande sädesfält, över mindre bäckar utan broar, så att jag till följd av de förfärliga stöarna och skakningen slog huvudet ömsom mot kuren, ömsom mot min reskamrats huvud. Och när vi slutligen kommo fram till staden Tjumén, hade jag en brinnande, plågsam "tarantasfeber" och måste till följd härav stanna här under läkarebehandling i två dagars tid.

1 verst = 1,067 km



Tarantasfärden från Tomsk till Irkutsk.

Huru skall jag stå ut med denna 1 559 1/2 verst långa tarantasresa, tänkte jag för mig själv, då vi, mr Lee och jag i Tomsk, som är en ganska stor och vacker universitetsstad, satte oss bredvid varandra i den hemskt skakande tarantassen?

Efter nio dygn dag och natt framme i Irkutsk.

Framme i Irkutsk hade färden med tarantass hopräknats till 2295 verst.

Resan till Kjatha och Maimatschin. Första oktober 1884 kl 7 på morgonen satte jag mig upp i tarantassen med min supige brodjaga W bredvid mig. ..

Över Baikalsjön med ångbåt, 6 timmars färd. ..

Vid stationen fick jag se den ena efter den andra av passagerarne sätta sig upp i sin med tre hästar förspända

tarantas och slutligen var jag den ende, som var kvar. Då jag bad starostan skynda med mina hästar, svarade han: "Alla skjutshästar äro redan för ett dygn framåt upptagna, så att ni får lov att vänta här, om ni ej vill, att jag skall skaffa er "Volnija" d.v.s. frivillig skjuts!" Jag bad honom genast ombesörja en pålitlig frivillig skjutskarl samt tre hästar och en god tarantas.

Vägen omkring Baikalsjön till Irkutsk.

Mer än tacksam och belåten satte jag mig bredvid min reskamrat i en präktig, stor tarantas med W placerad bredvid kusen, och så bar det av igen med sibirisk fart den 279 verst långa vägen omkring Baikalsjön. ... väldiga, slingrande branta backar, av vilka den längsta var 17 verst lång med ofta förekommande farliga branter. De stackars hästarna hade nog ett ansträngande arbete att släpa fram vår stora, tunga tarantas.

I en hög uppförbacke blevo vi beskjutna av en allmänt fruktad och "fågelfri" till Sibirien förvisad så kallad gränsrövare, sittande i en med två hästar förspänd telega (4-hjulig kärra). ...

Katschuga.

Den 24:de april 1885 avreste familjen T, deras tre bodbetjänter och jag med min nye betjänt kalmucken Kyrill i tre tarantaser till kyrkobyn Katschuga, som ligger nära den väldiga Lenaflodens källor, 300 verst från Irkutsk. ...



Hemresan från Irkutsk.

... En afton framkom jag till en station mellan städerna Werchne - Udinsk och Kansk och fann till min förvåning förrummet fullt av människor, vilka betraktaade en på soffan liggande död archimandrit. Denne hade slagit ihjäl sig vid fallet från sin utför en slingrande brant backe nedrusande och härunder omkullstjälpande tarantas samt kort förut som lik inhämtats.

Nu ville ingen skjutskarl för någon-ting i världen föra mig vidare samma

vägsträcka i mörkret. Sedan jag en lång stund utan något resultat sökt övertala dem att spanna för, måste jag slutligen framvisa mitt respass med generalguvernörsämbetets sigill, vilket genast hade åsyftad verkan. En skicklig kusk förde mig försiktigt på isgata längs slingrande, branta backar till nästa station.

En ögonfägnande syn

Mellan städerna Kainsk och Omsk fick jag se något så intressant och vackert i sitt slag, som jag kanske aldrig tillförne skådat. Under passerandet av de nästan snölösa Obstäpperna, observerade jag, att sidohästen till höger, en vacker, ung och eldig häst visade istadighet och jämt ville stegra sig. Skjutskarlen, som var en stor, stark kirgis, tycktes detta oaktat i början utmärkt väl förstå sig på, att styra och tygla denna istadiga häst. Men med ens tvärstannade det livliga djuret under gnäggande och frustande och kunde ej bringas framåt varken med piskslag eller rop. Kort därpå observerade vi en oräknelig massa halvilda hästar, som kommo rusande med vindens hastighet från alla håll och kanter mot vår tarantas. Nu berättade kirgisen, att denne unge häst blivit tagen dagen förut från denna "tabun", som bestod av omkring femtusensjuhundra hästar och nu första gången provkördes för en troika tillsammans med två andra vana och sediga hästar. Jag bad nu kirgiskusken låta hästarna pusta en stund, ty jag ville noga betrakta de allt närmare oss ilande halvilda hästarna, som i anledning av sin friheten berövade kamrats gnäggande kommo skyndsamt att se, vad honom felades. I jämbredd och tätt efter de framrusande hästarna, redo fjorton kirgisherdar, stora och starkt beväpnade män samt omringade vår troika på alla sidor, stirrande på mig och talande kirgisiska med min kirgiskusk. Under tiden fick jag tillfälle att med undran och välbehag noga betakta hästhjorden och förvåna mig över, huru de likafärgade hästarna småningom grupperade sig tillsamman omkring sina likafärgade kamrater, vilka en vacker eldig likafärgad hingst samlade omkring sig under gnäggande. Här såg man nu underbart vackert färgade

och tecknade djur, såsom kolsvarta, blåsvarta, blågrå med mörk man och svans, mörkbruna, rödbruna, kopparfärgade med ljus man och svans, grågula isabellfärgade, stickelhåriga i alla färger, tigerfärgade, panterfärgade, strimmiga, fuchsar, skäckar, grå appelkastade, vita och till sist vita med kolsvarta manar och svansar. Dessa sistnämnda voro de i mitt tycke allra vackraste, ja en riktigt ögonfägnad, men voro blott fyra stycken. Med ens fattades jag av en sådan lust att få köpa mig ett par av dessa ovanligt vackra hästar, att jag med den likgiltigaste min i världen frågade de på mig stirrande kirgisherdarna: "Huru mycket kosta dessa hästar stycket?"

Huru förvånad och ännu mera frestad att genast köpa dem blev jag icke, då jag erhöll svaret: "För fyra rubel får ni välja och köpa vilken av alla dessa femtusensjuhundra hästar ni önskar". Efter nogare övervägande tog jag dock mitt förnuft till fånga och riskerade ej att omöjliggöra min skyndsamma hemresa genom detta hästköp. Med en saknadens suck, ännu i det sista beundrande den överväldigande granna syn dessa vackra hästar erbjödo, bad jag min

kirgiskusk sätta sig upp och köra mig fort bort från detta frestelsens ställe.

Icke många dagar härefter fick jag framför en enkel släde med bastkur tre de kraftigaste, alldeles likafärgade grå appelkastade, fem år gamla hästar, de där riktigt flögo fram med mig längs Obstäpperna. Ja, jag måste riktigt beundra detta troikaförspann, av vilka den mellersta hästen hela tiden ilade fram i det renaste trav, under det de båda sidohästarna med huvudet graciöst böjt åt varsin yttersida i grant jämnt galopp rusade fram längs den frusna vägen. Under denna ilande fart observerade jag på den raka vägen något mörkt föremål liggande framför mig. Då vi kommit närmare detta föremål, befanns det vara en efter någon karavan av trötthet kvarbliven och ensam lämnad numera död kamel. Tre enorma gamar höllo på att med sina näbbar och klor bearbeta detta kadaver och därav göra sig en smaklig måltid. På ungefär 15 famnars avstånd höjde sig dessa jättefåglar upp till flykt, följande den raka vägen framför oss. Ehuru dessa rovfåglar flögo med ganska skyndsamma vingslag, ilade till min stora förvåning våra raska hästar efter en



Tobakburk med klocka

stund förbi dessa luftens konungar. Nu framtog jag min klocka för att se, vad hon var vid första verdstolpe, som visade, att vi ännu hade sjutton verst till nästa station. Denna vägsträcka tillryggalade vi på blott fyratioåtta minuter ! Till följd härrav greps jag åter av en stor frestelse att köpa mig denna troika, som jag skulle fått för endast etthundra rubel med både hästar och släde. Men att låta kuska sig med denna troika ända till Orenburg hade varit både alltför tidsödande, farligt och kostsamt.

Den snabbaste resa med ilande sibirisk fart jag varit med om, var den 308 verst långa vägsträckan mellan städerna Kolyvan och Kainsk som jag, så otroligt det än låter, tillryggalade under ett dygn eller 24 timmar. Härunder ombyttes hästar hela fjorton gånger och jag drack tre



Det nya hjulet tillverkad af en telegamakare och hans gesäller.



Framför Rysk-kinesiska banken i Urga. Den första trantassen.



Vi lämna Irkutsk



Krasnojarsk

gångar té under förspännandet. Vägslaget var dock det bästa, ty marken var frusen med litet snö på isgata och hästarna formligen flögo fram längs de vidsträckta Obstäpperna, där man ser till och med sju stationer framåt, ehuru avståndet mellan stationerna är 10 – 20 verst. Här visade sig den ena stora s.k. ryska haren efter den andra framspringande jämte raphöns i tusental.

En farlig reskamrat och baschkirerna. Sedan kaptenen i hast hopsamlat och med skrivarens hjälp inpackat sina här och där kringspredda saker, satte vi oss upp i en med fem hästar förspänd tarantas, som med ilanda fart förde oss fram mot baschkirlandets första station utan vidare äventyr...

Orenburg – Petersburg med iltåg slingringar och bullersamma stötar ... jag kom till den slutsatsen, att det trevligaste sättet att färdas dock onekligen var, att med goda, villiga hästar ila fram, och härunder få beundra och betrakta Guds härliga natur.

Tillbaka i Petersburg 28.11. 1885 med tåg från Orenburg.



Vi skall nu titta lite på berättelsen om en resa till Sibirien under revolutionstider.

Det var år 1917. Världskriget pågick för fullt, och det ryska kejsardömet höll på att falla samman. Finland hade än så länge genomlevt kriget lättare än de flesta länder i Europa. Så när som på en ganska kännbar brist på livsmedel levde man här relativt normalt, men det stod klart för de flesta, att vi gick mot en kris. Försöken att placera krigsprofiter på ett lönsamt sätt antog många former, och en av dem var "Den stora Urjanchai-expeditionen". Tanken var att investera överskottskapital i mineralprospektering och gruvföretag i Sibirien. För ändamålet grundades ett bolag kallat A.B. Mineralkompaniet

Expeditionen leddes av kända geologer från Finland, och kompletterades av ett antal yngre medlemmar som assistenter, bland dem artikel-författarens far.

Namnet Urjanchai finns inte på moderna kartor. Landet heter idag Tannu Tuva och utgör området kring Jenissej-flodens källor mellan det egentliga Sibirien och Mongoliet.



Starten skedde 4 juni 1917 i Helsingfors. Med järnväg och flodbåt hade man tagit sig till Minusinsk där en vecka tillbringades under förberedelser för resan söderut. Den stora packningen måste sorteras upp så att den var färdig att transporteras vidare med häst, och för transporten måste ett tillräckligt antal hästar inköpas. Vi hyrde en rymlig inhägnad för den samling rid- respektive dragdjur som småningom förvärvades från olika håll.



Måndagen den 2 juli var vi slutligen färdiga att avtåga. Vår ganska imponerande karavan, bestående av ett halvt dussin hästforor dragna av två hästar var och en eskort av ett tiotal ryttare, drog ut från staden beskadad av en intresserad folkmassa. Vår väg förde söderut över Minusinsk-stäppen.

20 juli

Irbek – exkursionen var beräknad att ta bara en dag, men kom att vara betydligt längre, delvis beroende på att Grahoffski (vår sibiriska medlem) måste transporteras med tarantass, medan vi övriga var beridna.

...Sedan vi fortsatt en stund, kom vi in i så tät buskskog nere i dalen, att vi blev tvungna att söka oss upp till stäpplattan ovanför. Vägen var så knagglig, att framredet på tarantassen lossnade i en brant uppförbacke. Först efter någon timme fick vi den provisoriskt reparerad, så att vi kunde fortsätta med reducerad fart...

...Återfärden från Irbek börjades emellertid så sent, att Grahoffski blev tvungen att övernatta i tarantassen i en bergsskrev, medan Grönberg och Sederholm tillbringade natten vid ett färjställe längre fram...



Hemresan anträdde den 6 november med tåg från Petrograd (St. Petersburg) till Helsingfors. Det var dagen innan bolsjevikerna övertog regeringsmakten, och ett nytt blad vändes i världshistoriens luggslitna bok.

Några autentiska fotografier av varierande kvalitet från expeditionen med fokus igen på tarantassen får slutligen förmedla något av stämningarna på en intressant upptäcktsfärd i det förgångna.

Vykort från staden Krasnojarsk med rysk text:



Källor:

Nordisk Familjebok
Konversationslexikon och realencyklopedi Stockholm 1919

En karavanresa 1880 Orenburg – Aralsjön tur och retur
Brev från Carl Fredrik Sebastian von Schoultz, 1834-1892, till sin hustru Florence von Schoultz samt

den Dagbok han förde under återfärden 6 aug-9 sept allt under projekteringen av Central-Asiatiska järnvägen 1880

Kompendium 2004 i privat släktarkiv

I Sibirien för trettio år sedan
Reseminnen av Henrik Wrede, 1854-1929, jur.stud.; Ultuna lantbruksinstitut 1878-80; lekmanapredikant Evangeliska Fosterlandsstiftelsens Förlags-Expedition Stockholm 1918

Om också staden själv inte hade någonting av intresse att bjuda på var omgivningarna vackra, och vi fördrev vår lediga tid med utfärder över floden (Jenissej), som redan här var av imponerande dimensioner. Trafiken förmedlades av en pendelfärja. Den stora färjan, som kunde ta flere tiotal hästforor, var förtöjd vid en stadig stolpe mitt i floden med en lång lina med flottörer, som gav den möjlighet att pendla från den ena stranden till den andra, driven av strömmen och dirigerad med stora roder.

Margareta Segersven
Sjundby gård, Finland
Januari 2014



Den stora Urjanchai-Expeditionen 1917

Ernst Håkan Kranck 1898-1989, internationellt känd professor i geologi
Ekenäs Tryckeri Aktiebolag Ekenäs 1979

Privat familjearkiv med fotografier och brev från expeditionen 1917 hos Carl-Johan Lindén (artikelförfattarens bror)

Vykort 1917

Tre svartvita bilder från Prins Borgheses Automobilfärd Peking – Paris 1907 skildrad av Luigi Barzini Stockholm 1908 Albert Bonniers förlag