

Mit der Bahn durch Asien von Dr. Peter Romen, Lochau, Austria

Bahnfahren noch aktuell?

Bahn und Flugzeug

Wie sollte die "altmodische" Bahn dem modernen Flugzeug ein ernst zunehmender Konkurrent sein? Nicht nur die Bahnchefs glauben dies sei einzig und allein durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit möglich. Sicher: der TGV und der ICE sind auf mittlere Entfernungen dem Flugzeug in der Reisezeit ebenbürtig geworden. Gerade durch diese Erfolge zeigt sich nach Ansicht der meisten Bahnexperten die einzige Möglichkeit den immer weiter fallenden Anteil der Bahnreisenden an der Gesamtheit aller Reisenden nicht ins Bodenlose sinken zu lassen. Deshalb gilt die Liebe aller Werbestrategen der Bahn dem Hervorheben der Geschwindigkeit moderner Bahnen. Neben diesen haben dann noch so eine Art "Hofnarren", die Nostalgiezüge wie der "Orient Expresß" oder der "Blue Train" für die die betuchte Kundschaft mit Flugzeugen anreist und allenfalls auf kurzen Strecken durch besonders reizvolle Landschaften fahrende Züge wie der "Glacier Expresß" oder der "Lézard Rouge" in Tunesien Platz. Wer aber wirbt heute noch dafür mit einem Eurocity von Wien nach Paris zu fahren oder von München nach Rom? Da diese Züge zeitlich nicht mit dem Flugzeug mithalten können werden sie auch nicht zur Reise empfohlen. Wenn es schon ein Städtetrip nach Prag sein soll, dann ist die Anreise mit dem Flugzeug schon beinahe ein "muß".

Überlandreisen mit der Bahn

Auf die Idee eine durchfahrene Landschaft könne ein schönes Reiseerlebnis sein, während des Mittagessens so ganz nebenbei die Landschaft zu genießen oder eine Überlandreise vermittele auch wirklich das Gefühl sich seinem Ziel behutsam zu nähern, über all dies hört man nichts. Da wird weder darüber gesprochen oder geschrieben noch gar geworben. Daß Reisen an sich Spaß machen kann, bildend wirken kann oder ganz einfach angenehm sein soll, darüber schweigt sich heute fast jeder aus. Anreisen wird von allen Reisebüros nur als lästige Überbrückung bis zum Ankommen dargestellt und sollte daher so kurz wie möglich gehalten werden. Sicherlich denken heute die meisten Reisenden so, sei es auf

Urlaubsreisen oder gar auf Geschäftsreisen, und daß diese Menschen so denken liegt nicht zuletzt an einer einseitigen seit vielen Jahren so dargestellten Stimmungsmache für immer mehr Geschwindigkeit und gegen Reisen als Erlebnis an sich. Ich selbst habe mich eigentlich immer geweigert in diesem Strom mitzuschwimmen und habe gerade in den letzten Jahren in steigendem Ausmaß die Bahn bei all meinen Reisen eingesetzt, auch wenn das Flugzeug billiger gewesen wäre. Das ist ja ein weiteres Argument: das Flugzeug ist auf weiten Strecken billiger als die Bahn. Das mag ja sein, aber was bedeutet mir das schon? Natürlich, wenn ich unter Geldknappheit leide, werde ich meist die billigste Möglichkeit wählen um an mein Ziel zu gelangen, aber wenn mir etwas Spaß macht bin ich schon bereit mir dies etwas kosten zu lassen. Gerade Umfragen unter Deutschen zeigen, daß trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten, wenn immer möglich auf die beliebte Urlaubsreise nicht verzichtet wird. Warum sollte daher die Bahn als Verkehrsmittel auch über weite Strecken nicht benützt werden? Doch nur deshalb, weil die durchfahrene Strecke den Reisenden nicht "anmacht". Aber weshalb ist das so? Dieses Verhalten ist doch nicht angeboren, sondern eher von einer riesigen Werbemaschinerie anerzogen und niemand steuert dagegen. Selbst die offizielle Bahnwerbung ist von der Schönheit einer Bahnreise nicht überzeugt.

Die Landschaft

Dabei stellte ich bei meinen zahlreichen Bahnreisen immer wieder fest, daß gerade Bahnreisende weit weltoffener, neugieriger und informierter sind als Flugreisende. Als Bahnreisender möchte man wissen was gerade vom Abteifenster aus zu sehen ist, oder wo man sich gerade befindet und man plaudert auch häufig gerne mit den Mitreisenden. Der Flugreisende tritt seine Reise in einem modernen Flughafen mit immer dem gleichen Ritual des Eincheckens an, fliegt über Wolken dahin und weiß seine gegenwärtige Position nur wegen der auf einer Leinwand im Fahrgastraum angezeigten schematischen Landkarte mit dem Flugzeugsymbol und das auch nur dann, wenn nicht gerade ein Film gezeigt wird, während dessen sogar die kleinen Fensterchen abgedunkelt sein müssen um nicht den Filmgenuß der Mitreisenden zu stören. Die Anreise hat so kurz wie möglich zu sein! Dies ist die Devise. Daß Mallorca eine Insel ist wissen die Reisenden - wenn überhaupt - nur aus der Geographiestunde in der Schule. Nein, ich verweigere mich dieser Werbestrategie beharrlich und werde im Folgenden versuchen ein wenig Freude an Bahnreisen zu vermitteln. Vielleicht gelingt es mir bei einigen wenigen. Denn ich bilde mir beileibe nicht ein gegen die

mächtige Flugwerbung auch nur ein klein wenig ausrichten zu können.
Aber immerhin: ich schreibe...

Bahnfahren nach Moskau.

Ich bin schon über ein Dutzend Mal nach Moskau gereist, davon gut zehn Mal mit dem Zug und da ich in Österreich wohne nahm ich bisher stets den Schlafwagen von Wien nach Moskau. Zu Zeiten der Sowjetunion fuhr täglich einer der bekannten grünen Schlafwagen "Made in GDR", also der DDR, kurz nach 21 Uhr am wiener Ostbahnhof ins fast 2000 km entfernte Zentrum der kommunistischen Macht, Moskau, wo er am übernächsten Morgen ankam. Wie fast alle Schlafwagen weltweit, so hatte auch dieser wahlweise ein, zwei oder drei Betten im Abteil, das überdies mit einem Waschtischchen mit fließend Warm- und Kaltwasser und einer hinter einem Vorhang verborgenen Garderobe ausgestattet war. Dusche gab's im ganzen Waggon keine und die Toiletten waren zwar meist sauber, da sie aber über keine Fenster, sondern nur über Lüftungsschächte verfügten und nur sehr spärlich beleuchtet waren machten sie einen etwas dürftigen Eindruck. Am Waschbecken fehlte gelegentlich die Seife und ab und zu ging das Toilettenpapier zu Ende, noch ehe Moskau erreicht war. Verpflegung, wie sonst in Europas Schlafwagen üblich, gab's außer Tee keine, aber den Tee, den gab es wirklich immer. Ein Russe kann sich eine Bahnreise ohne Tee gar nicht vorstellen. Ohne Wodka vielleicht auch nicht, aber den bringt der Reisende natürlich selbst mit oder kauft ihn unterwegs von privaten Verkäufern am Bahnsteig. Da ich dieses Angebot nie annahm weiß ich nicht, ob der so dargereichte Wodka echt ist, denn nur allzu oft hörte ich gerade bei Wodka gäbe es viele Fälschungen. Ja mit den Fälschungen tun sich viele Länder schwer: die Schweiz kämpft gegen gefälschte Rollexuhren, die USA gegen gefälschte Computersoftware und Rußland eben gegen gefälschten Wodka. Damals, zu Zeiten der Sowjetunion soll es ja auch schon gefälschten Wodka gegeben haben. Den echten trank auf alle Fälle stets Breschnews Tochter, eine in der UdSSR bekannte Alkoholikerin. Aber zurück zum grünen Einheitsschlafwagen für den Europaverkehr. (Es gab auch einen grünen Einheitsschlafwagen für den Binnenverkehr in der Sowjetunion, aber davon später.)

Der Schlafwagenschaffner.

Der Schlafwagen hatte immer zwei Schlafwagenschaffner, vermutlich weil der Waggon zwei Nächte unterwegs war. Viel Arbeit hatten diese Leute

nicht. Meist schliefen sie Stunden vor der Abfahrt in ihren Dienstabteilen, sodaß ich mein Gepäck frühzeitig in mein Abteil stellen konnte, wenn es mir gelang die Herren zu wecken. Ich habe auf der Strecke von Wien nach Moskau oder umgekehrt ganz im Gegensatz zum sowjetischen Inland immer nur Herren als Schlafwagenschaffner gesehen. Die Posten waren stets sehr begehrt, denn es war für sowjetische Normalbürger eine der ganz wenigen Gelegenheiten in den Westen zu gelangen und dadurch beispielsweise die heiß begehrten Westwaren einkaufen zu können. Der Schlafwagen kam gegen 7 Uhr früh aus Moskau kommend in Wien an und fuhr nach 21 Uhr wieder nach Moskau zurück. Da blieb immer genug Zeit zum Einkaufsbummel oder was sonst das Herz begehrte. Und wenn die Herren vom Wienbummel zurückkamen, dann schlossen sie sich in ihrem Waggon ein und schliefen. Über meine Störung waren sie zwar nie erfreut, aber sie lehnten es nie ab, daß ich mein Gepäck schon frühzeitig in meinem Abteil unterbrachte und dann selbst zum Bummel durch die Stadt aufbrach. In Moskau war das ganz anders: Höchstens 10 Minuten vor Abfahrt des Zuges nach Wien wurden die Fahrgäste in den Waggon hereingelassen. Mochte es draußen auch noch so kalt sein. Im Westen benahm man sich westlich, will heißen der Kunde war - fast - König und im Osten war der Kunde ein Störfaktor, den man sich nach bestem Können so gut es ging vom Leibe hielt. An diesem Spielchen der Schlafwagenschaffner hat sich bis heute nichts geändert. In Moskau ist die Lage insofern lästig, als der Zug nach Wien erst kurz vor Mitternacht abfährt und man fast unweigerlich frühzeitig am Bahnhof eintrifft, denn aus den Hotels fliegt der Gast weltweit ab Mittag hinaus und das Gepäckeinstellen in Moskauer Hotels ist durchaus nicht ein wie sonst überall in der Welt kostenloses Angebot für Gäste, sondern ganz im Gegenteil sündteuer. Die Gepäckaufbewahrung an den Bahnhöfen verweigert oft wegen Überfüllung die Gepäckannahme. Beschwerden meinerseits bei den Tourismusstellen waren selbstverständlich fruchtlos. So steht der Reisende oft fluchend und die Schlafwagenschaffner verwünschend am Bahnsteig und wartet auf den Einlaß durch die gnädigen Herren. Und was machen diese Herren sonst noch, oder besser was machen sie nicht, was alle ihre Kollegen in allen Schlafwagen der Welt machen? Sie machen den Reisenden keine Betten, sondern bringen nur nach Abfahrt des Zuges die Bettwäsche ins Abteil und verlassen sich darauf, daß die Gäste während des Militärdienstes das Bettenmachen gelernt haben oder auf jeden Fall wissen wie man die Decken in die sonderbaren russischen Leintücher einzieht. Ich hab's so manchem staunenden westlichen Reisenden gezeigt, wie's gemacht wird, gratis natürlich. Die russischen "Kollegen" fanden diese Arbeit natürlich

unter ihrer Würde, denn im Kommunismus wurde nicht gedient, da half man sich selbst. Heute gibt's keinen Kommunismus mehr in Rußland, aber Betten müssen sich die Reisenden immer noch selbst machen. Tee kann man sich natürlich auch immer noch beim Schlafwagenschaffner holen, aber den schönen großen Samowar, den russischen Teekessel am Waggonende vor dem Dienstabteil des Schaffners gibt's leider nicht mehr. Jetzt holt man sich zwar immer noch die schönen Teegläser, aber darin baumelt nur allzu oft ein "Lipton" Teebeutel. Und der Waggon heute? Ach ja, fast hätte ich's vergessen! Die hellen, modern gestalteten Abteile haben Klimaanlage, aber die Fenster sind in den Abteilen wie eh und je nicht zu öffnen. Die Toiletten haben Fenster, sind nachts hell beleuchtet und machen einen viel saubereren Eindruck als früher.

Grenzkontrollen.

Und was hat sich an der Fahrt geändert? Die Grenzkontrollen selbstverständlich! Was war das doch noch zu Zeiten des Ostblocks für ein Spektakel! Kurz nach Abfahrt in Wien kam der problemlose österreichische Zoll, dann aber nach Überqueren des Eisernen Vorhanges der tschechoslowakische Zoll, der peinlich genau wissen wollte was der Transitreisende alles mitführt. Dann konnte man für einige Stunden schlafen, ehe der tschechoslowakische Zoll für die Ausreise das gleiche noch mal wissen wollte und gleich darauf nach Überfahren der polnischen Grenze der polnische Zoll das gleiche Theater noch einmal über die Bühne brachte. Nach der Ankunft in Warschau hatte man einige Stunden Zeit bis die andern Kurswagen aus Madrid, Paris, Ostende und was weiß ich noch welchen Städten eintrafen um dann neu zusammengestellt nach Mittag den Weg nach Moskau antraten. Heute ist das alles ganz anders. Nach Abfahrt aus Wien kommt der österreichische und der tschechische Zoll gemeinsam, wollen fast nichts wissen, stempeln nicht einmal mehr den Paß und dann läßt man den Reisenden friedlich bis kurz vor Warschau schlafen, ehe der polnische Zoll doch noch einmal kurz vorbeischaut, auch nichts wissen will, den Paß stempelt und schon wieder weg ist. Im warschauer Hauptbahnhof, unterirdisch im Stadtzentrum angelegen - die Bahnhofstreppen enden fast am Eingang des Hotels "Mariott" - hält der Zug nur einige Minuten um dann in den nahen Bahnhof Wischodnia weiterzufahren. Dort hatte der Reisende immerhin noch über zwei Stunden Zeit um mit der Straßenbahn Nummer 13 vom Bahnhofsvorplatz bis in die Altstadt zu fahren, dort ein wenig zu bummeln, ein Bier zu trinken und wieder zurückzufahren. Das Abteil bewachten in der Zwischenzeit die

Schlafwagenschaffner, eine nicht allzu schwierige Arbeit. Auf das Essen sollte nicht vergessen werden, denn russische Schlafwagen bieten auch heute noch keine Verpflegung an und einen Speisewagen gibt es erst am Abend ab Brest. Kurswagen aus Paris, Madrid oder sonstwoher gibt's keine mehr, denn wer fährt heutzutage noch mit der Bahn so weite Strecken, aber das erwähnte ich ja schon eingangs. Gerade noch ein Schlafwagen aus Frankfurt am Main oder aus Bratislava gilt es anzuhängen. So fährt heute ein nicht mehr langer Zug kurz nach 10 Uhr vom Bahnhof Wischodnia nach Terespol, der polnischen Grenzstadt, hält dort einige Minuten für die kurze polnische Grenzkontrolle und fährt dann in die nur wenige Kilometer entfernte weißrussische Stadt Brest.

Früher war die Fahrt über die Grenze in die Sowjetunion immer ein aufregender Akt: überall konnte man Soldaten sehen, die den Zug wie ein gefährliches Raubtier empfangen. Scheinwerferbatterien waren bei Dunkelheit auf den Zug gerichtet. Eine Unzahl von Zollbeamten wartete etwa einen Kilometer vor dem Bahnhof Brest um zuzusteigen und noch ehe der Zug am Bahnhof Brest zum Stillstand kam hatte die Kontrolle mit dem Ausfüllen von Formularen bereits begonnen. Was wollten da die Behörden nicht alles wissen! Und dann kam noch eine Dame mit einer Bauchladenbank um Geld zu wechseln und dazu war man verpflichtet, denn die Sowjetunion brauchte dringend Devisen. Rußland braucht heute zwar auch noch dringend Devisen, die die russische Mafia in ungeheuren Mengen in den Westen bringt und das eigene Volk fast verrecken läßt, aber sein Geld in russische Rubel kann man nicht mehr wechseln, weder im Zug noch im Bahnhof. Dort erhält man nur weißrussische Rubel, die aber nicht einmal im Speisewagen, der dem Zug ab Brest bis Moskau beigelegt wird, angenommen werden.

Drehgestellwechsel in Brest.

Zu Zeiten der Sowjetunion war es fast unmöglich in Brest den Zug auch nur für wenige Minuten zu verlassen. Heute kann der Reisende fast machen wozu er Lust hat. Zeit hat der Reisende bis zur Abfahrt etwa zwei Stunden, denn in Brest erhalten die Waggons neue Drehgestelle für die breitere Spurweite russischer Gleise: 1524 mm im Gegensatz zu mitteleuropäischen 1435 mm. Der Unterschied ist kaum zu erkennen, wenn man die Geleise betrachtet. Zum Zwecke des Drehgestellaustausches wird der Zug in eine nahe Halle gefahren und hier kann der neugierige Reisende diese Arbeit verfolgen. Früher war das Fotografieren dieser Arbeit strengstens verboten.

Heute muß man höchstens aufpassen, nicht von einer Maschine angefahren zu werden. Den Arbeitern merkt man die Routine ihres Tuns an. Trotzdem machten mir die nicht zu übergehenden Alkoholfahren der Arbeiter Sorge, denn die Drehgestelle sollten schon ordentlich an unseren Waggons angebracht sein. Aber mir ist nicht bekannt, daß es bereits einmal ein Unglück wegen nicht sachgemäßer Arbeit gegeben hätte. Vermutlich kann ein russischer Arbeiter ohne Alkohol nicht arbeiten.

Nach etwa zwei Stunden wird der Zug mit seinen neuen Rädern auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes - der Seite mit den russischen Breitspurgeleisen - und - wichtig - versehen mit einem Speisewagen wieder bereitgestellt. Manche Reisende durchstreifen statt die Umbauprozedur in den Hallen zu verfolgen den weitläufigen Bahnhof und kommen nun mit allerlei Eßwaren zurück. Heutzutage wird ja fast alles an den Bahnhöfen dargeboten. Warme Kleidung im heißen Sommer, Waldbeeren oder Milch und natürlich Wodka. Rußlands Bevölkerung versucht vom Handel zu leben, denn produziert wird fast nichts mehr im Land. Selbst in Hotels erhält man meist nur ausländisches Bier, obwohl das russische Bier ganz ausgezeichnet ist und zum Frühstück gibt es "Südmilch" Joghurt aus Stuttgart, obwohl das russische Joghurt genauso schmackhaft ist. Aus mir unerklärlichen Gründen wird die russische Wirtschaft selbst dort ruiniert, wo sie noch etwas zu bieten hätte.

Weiterfahrt nach Moskau

Der Zug nach Moskau, nun verstärkt durch einige Inlandsschlafwagen und natürlich den Speisewagen verläßt kurz nach 17 Uhr den Bahnhof Brest. Ja der Speisewagen: er scheint aus dem Fundus der moskauer Oper ausgestattet zu sein, mit seinen dicken Vorhängen, Leuchtern und Kunstblumen. Das Essen ist natürlich echt russisch und mir schmeckt es immer. Hier gibt es auch russisches Bier und natürlich Wodka. Bei der Armut im Lande ist es nicht weiter verwunderlich, daß sich fast keine Einheimischen im Speisewagen einfinden und da fast keine westlichen Touristen im Zug sind bleibt der einsame Reisende aus dem reichen Westen auch einsam. Bringt dieser jedoch den Mut auf sich mit einem andern einsamen Gast irgendwie zu verständigen, so merkt man bald, wie gerne die Russen über alles plaudern was sie bewegt. Heutzutage dürfen sie dies nach Herzenslust tun, dafür gab es früher mehr zu essen. Sollte sich der Reisende aus dem Westen nicht von dort Rubel mitgebracht haben kann ihn das teuer zu stehen kommen, denn das Speisewagenpersonal weiß, daß

der werte westliche Reisende eben nicht weiß was so ein Rubel wert ist und wendet einen völlig absurden Umrechnungskurs an, sodaß ihn das Essen fast so teuer zu stehen kommt wie bei uns im Westen. Zur Ehrenrettung des Personals fällt mir ein, wie oft ich bereits bei uns in Gasthäusern über den Tisch gezogen wurde, wenn sich das Personal sicher war mich ohnedies nie mehr zu sehen. Nach der Rückkehr ins eigene Abteil stellt man fest, daß russische Lokführer nicht so rücksichtsvoll fahren um den Schlaf der Fahrgäste nicht zu stören wie bei uns im Westen. Aber da es bereits die zweite Nacht im Zug ist fällt man - falls nicht schon das Bier zur nötigen Bettschwere verholfen hat - bald in den Schlaf der durch das monotone Fahrgeräusch und die seltenen Halte doch auch gefördert wird. Vor Mitternacht wird die weißrussische Hauptstadt Minsk erreicht und am nächsten Morgen gegen 9 Uhr erreicht der Zug das moskauer Umland, und während man sich im Speisewagen ein echt russisches Frühstück gönnt - falls es der Magen verträgt - durchfährt man Vorortbahnhöfe, an denen Moskaus Bürger stehen.

Wirtschaftliche Betrachtungen.

Sie haben dort draußen, weit vor den Toren der Stadt ihre Gärten, ohne deren Ernte ein Überleben in Moskau fast unvorstellbar geworden ist. In Rußland sind die Löhne unfassbar tief, falls denn überhaupt welche ausbezahlt werden. Wenn man keinen Lohn erhält kann man natürlich auch keine Miete und keinen Strom bezahlen und die Wohnbaugesellschaften und die Elektrizitätsunternehmen haben folglich kein Geld um die Löhne ihrer Angestellten zu bezahlen. Diese können dann wiederum ihre Mieten nicht bezahlen usw. Daß dieses Land überhaupt so weiterwursteln kann ist schon erstaunlich. Aber Russen sind sehr geduldige, unendlich geduldige Menschen. Sie bringen ihre Mafiamitglieder nicht um, die das milliarden schwere Volksvermögen dank Hilfe des Westens eben dorthin bringen und damit unseren Wohlstand mehren. Sie haben in den Jahrhunderten gelernt trotz Despoten und Ungerechtigkeit zu überleben. In jedem anderen Land wäre längst die Revolution ausgebrochen.

Langsam fährt unser Zug in den weißrussischen Bahnhof von Moskau ein. Am Bahnsteig wartet bereits eine Menschenmenge um ihre Lieben aus dem reichen Westen zu empfangen, die sicher heiß begehrte Sachen mitbringen. Auch unser Schlafwagenschaffner wird sehnsüchtig von seinem Sohn, seiner Frau oder Freundin erwartet und hier zeigt sich, welche Mengen an Taschen und Beuteln im Dienstabteil untergebracht waren. Ein Teil mußte

natürlich den Grenzbeamten in Brest als eine Art Schweigegeld abgegeben werden, denn diese armen Beamten können von ihrem kargen Lohn nicht leben und bekommen von uns auch nicht eines der so begehrten Visa. Visa geben wir natürlich gerne und problemlos den Mitgliedern der russischen Mafia, die so mithelfen unseren eigenen Wohlstand zu mehren. Diese Diebe des russischen Volksvermögen sind bei uns sehr geschätzte Touristen.

Moskau.

Wo wohnt man in Moskau vernünftigerweise? Moskau hat zahlreiche Hotels aller Preisklassen. Ich wohne gerne im Hotel Intourist im Stadtzentrum, nur drei Metrostationen - Metro, das ist die moskauer U-Bahn - vom Ankunftsbahnhof entfernt. Das Hotelgebäude ist ein schrecklicher Hochhauskasten, den man aber nicht sieht, wenn man darin wohnt. Ein weiterer Vorteil ist die Metrostation, an der sich drei Linien kreuzen direkt vor dem Eingang. Und was kann man in Moskau unternehmen? Diese Frage ist nun wirklich überflüssig. Steht dem Gast nach Musik, so kann er zwischen dem weltberühmten Bolschoitheater und zahlreichen Konzertsälen wählen; interessiert sich der Gast für Architektur, so steht eine breite Palette an alten russischen Kirchen und Klöstern, dem Kremel, stalinistischen Zuckerbäckerbauten oder den überwältigenden Metrostationen - Kathedralen des Volkes, wie sie Stalin nannte - mit ihrem verschwenderischen Prunk zur Auswahl. Auch Essen und Trinken kommt nicht zu kurz. Ein sehr gutes Restaurant befindet sich auf einem der höchsten Fernsehtürme der Welt, im Stadtteil Ostankino, wohin man leicht mit der S-Bahn fahren kann, andere findet man in der Fußgängerzone, der Alten Arbatstraße, aber auch sonst an vielen Ecken in der Stadt. An zahlreichen Plätzen in der Stadt findet man auch Nachtlokale und es kommt leider nur allzu häufig vor, daß man Nachts von Damen angerufen wird, die sich der Einsamkeit des Reisenden annehmen wollen. Und wie bewegt man sich in Moskau? Mit der vorhin bereits erwähnten Metro natürlich, die in Stoßzeiten alle 90 Sekunden verkehrt. Sie ist schnell, billig und bequem. Einen guten Stadtplan sollte man sich allerdings besorgen, denn Moskau ist eine weitläufige Stadt. Und wenn man nach einigen Tagen von Moskau genug hat? Wohin kann man dann reisen? Moskau, als das Zentrum der ehemaligen Sowjetunion hat Verbindungen in fast jede Ecke des noch immer riesigen Landes.

Fahrt nach St. Petersburg.

Zwei Mal wöchentlich fährt vom Leningrader, oder heute auch Oktoberbahnhof genannten Bahnhof ein Schnelltriebwagen in nur fünf Stunden nachmittags nach St.Petersburg. Oder man nimmt einen der drei täglich verkehrenden Nachtschnellzüge, die, um die Reisenden ausschlafen zu lassen, für die Strecke fast acht Stunden benötigen. Die Schlafwagen sind in der Weichen Klasse, so nennt man in Rußland die erste Klasse, mit jeweils zwei Betten in jedem Abteil ausgestattet, wobei diese Betten im Gegensatz zu Westeuropa, nebeneinander und nicht übereinander angeordnet sind. Eine Waschgelegenheit in jedem Abteil, wie sie in den Schlafwagen aus Westeuropa zu finden sind, sucht man leider vergeblich. Dafür steht lediglich die Toilette mit einer Waschgelegenheit an den Wagenenden zur Verfügung. Aber da die Fahrt nur eine kurze Nacht dauert ist dieser Mangel an Hygieneeinrichtungen verschmerzbar. Diese Nachtzüge halten nur einmal in der Nacht an, um die Lokführer zu wechseln.

In St.Petersburg stehen mehrere Hotels zur Verfügung. In quartiere mich gewöhnlich immer im Hotel "St.Petersburg" ein, das verkehrsmäßig günstig liegt und vom Oktoberbahnhof, an dem die Züge aus Moskau ankommen, leicht mit der Metro zu erreichen ist. Taxifahrer sind, wie fast überall in der Welt Gauner, die nur daraus aus sind die Fahrgäste zu betrügen. Das eben erwähnte Hotel hat noch den Vorteil, daß es unmittelbar beim Finnischen Bahnhof liegt, von dem man nach Helsinki weiterfahren kann, wenn man die zahllosen Kunst- und Kulturdenkmäler der Stadt besichtigt hat und seine Reise fortsetzen will. Übrigens: zu den Schlössern vor den Toren der Stadt braucht man sich nicht einer angebotenen geführten Reisegruppe anzuschließen, denn mehrmals in der Stunde fahren S-Bahnen oder Vorortzüge zu den Weltkulturdenkmälern. Diese Fahrten sind spottbillig, geben einem die Möglichkeit mit der Bevölkerung zusammenzutreffen und man erschließt sich dadurch die Stadt selbst, was größeren Spaß macht, als nur geführt und entmündigt in einer Herde dahinzutrotten. Gute Reiseführer in Buchform sind jedoch unerlässlich, will man auch wirklich ein wenig mehr als nur sehen. Auch Russen besuchen selbstverständlich gerne ihre Schlösser und man wird leicht mit ihnen ins Gespräch kommen, denn Russen interessieren sich sehr für den Westen. Deutsch ist eine gar nicht so selten gelernte Sprache in Rußland. Früher, bevor der Massenmörder Hitler die Freundschaft zwischen Deutschland und Rußland nachhaltig zerstörte war Deutsch beliebter als Englisch. Trotzdem, so ganz ist das Interesse an Deutschland

in Rußland nicht untergegangen. Und daher lernen immer noch Russen gerne deutsch, obwohl dies von der deutschen Regierung überhaupt nicht gefördert wird, ganz im Gegenteil zu den Regierungen der USA oder Frankreichs, die das Erlernen ihrer Sprache sehr fördern. Man kommt in Rußland auch ohne russische Sprachkenntnisse gut durch, wobei natürlich wenigstens einige Brocken Russisch von großem Vorteil sind.

Fahrt nach Helsinki

Von St.Petersburg fahren täglich zwei Züge nach Helsinki: Einer verläßt am frühen Morgen den Finnischen Bahnhof in St.Petersburg und erreicht Helsinki kurz nach Mittag. Es ist dies der russische Zug. Ein zweiter Zug fährt nach Mittag ab und erreicht Finnlands Hauptstadt am späten Abend. Dies ist der finnische Zug. Beide Züge verfügen über einen Speisewagen und durchfahren eine sehr schöne waldreiche Landschaft. Beim Hauptbahnhof in Helsinki befindet sich das Hotel "Vaakuna", das alleine schon wegen seiner günstigen Lage am Bahnhof mit U-Bahnanschluß empfehlenswert ist. Helsinki selbst liegt ebenfalls in sehr schöner Schärenlandschaft mit seinen zahlreichen vorgelagerten Inseln. Die Rückfahrt nach Österreich ist bezaubernd, wenn man den Weg rund um den Bottnischen Meerbusen wählt. Dabei nimmt man den Zug bis Kolari, muß dort den Anschlußbus ins schwedische Boden nehmen, da der Verbindungszug vor Jahren eingestellt wurde und hat von Boden täglich einen Zug nach Stockholm. Finnland selbst ist mit seiner zauberhaften Landschaft der tausend Seen allemal eine Reise wert und eine Bahnreise ist besonders schön.

Eine Fahrt mit der Transsibirischen Eisenbahn.

Moskau dient natürlich nicht nur als Ausgangspunkt für eine Reise nach Finnland. Von Moskau aus kann man auch die längste Bahnstrecke in einem einzigen Zug zurücklegen: Mit dem "Rossija" - auf deutsch "Rußland"- über 9297 km bis ins ferne Wladiwostok, wo sich direkt am Bahnhof auch die Anlegestelle der Schiffe nach Japan befindet. Zu Zeiten der Sowjetunion fuhr der "Rossija" täglich vom Jaroslawler Bahnhof in Moskau ab, heute aber nur noch jeden zweiten Tag. Und ein Bett in der Weichen Klasse erhält man noch bis kurz vor der Abfahrt des Zuges, denn die Armut im heutigen Rußland hält die Leute vom Reisen speziell in der teureren Weichen Klasse ab. Natürlich kann man eine Reservierung auch von Europa aus frühzeitig vornehmen, falls man Sorgen um einen Bettplatz

hat. Der Jaroslawler Bahnhof ist nicht nur als Abfahrtsbahnhof fast aller Züge nach Sibirien bekannt, sondern ist auch ein Knotenpunkt zahlreicher Metrolinien. Vom Hotel "Intourist" im Stadtzentrum gelangt man ohne umsteigen zu müssen nach wenigen Stationen direkt zum Bahnhof. Etwa eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges wird dieser am Bahnsteig bereitgestellt. An der großen Anzeigetafel in einem der großen Wartesäle, aber natürlich auch an den Geleisen wird das Abfahrtsgleis angezeigt, denn Rußlands Züge fahren nicht wie bei uns fahrplanmäßig immer am gleichen Gleis ab. Fernzüge darf man grundsätzlich nur mit Platzkarten benützen. Die Wagennummern sind auf großen weißen Tafeln am Dienstabteilstenster des Schlafwagenschaffners angeschrieben. Jeder Wagen wird von zwei Schlafwagenschaffnern betreut, die jeweils zwölf Stunden Dienst haben und anschließend zwölf Stunden frei. Sie kochen Tee für die Reisenden und sind für die Sauberkeit auch in den Toiletten zuständig. Im Allgemeinen klappt das auch. Die Abteile sind von innen so gut verschließbar, daß bei einem Notfall die Türe nur mit einer Axt aufgebrochen werden kann. Mich wundern immer wieder Berichte in unseren Zeitungen über Diebstähle und Überfälle in Schlafwagenabteilen. Entweder handelt es sich dabei um die nicht abschließbaren Abteile der Harten Klasse oder die Leute haben den Sicherheitsriegel nicht von innen ausgeklappt. Man muß sich dieses "idiotensichere" System einmal angesehen haben um unweigerlich zur Überzeugung zu kommen, daß es völlig unmöglich ist den Sicherheitsriegel von außen aufmachen zu können. Über einen Speisewagen verfügt der "Rossija" selbstredend und so steht der längsten Bahnfahrt ohne Umsteigen nichts mehr im Wege. Der Reisende kann sich in seinem Abteil häuslich niederlassen. Die Betten sind in den geräumigen Abteilen nebeneinander angeordnet und man hat viel Platz seine Habseligkeiten unterzubringen. Über Duschen verfügt der Zug leider keine, sodaß sich die Hygieneprozedur in der Toilette an den Waggonenden abspielen muß. Zweifellos sind die Waschbecken zu klein und für eine Haarwäsche nehme man sich tunlichst einen Plastikbecher mit, um sich Wasser über die Haare gießen zu können. Falls das Toilettenpapier ausgeht ist eine selbst mitgebrachte Rolle von großem Vorteil. Ich habe den Verdacht, daß die "Prawda" die meistgekauftete Zeitung der Welt war, weil sie auf den WC's im Lande mißbräuchlich verwendet wurde. Wie auch immer: mit einiger Sorgfalt ist die Reise für die folgenden sieben Tage kein Problem. Der "Rossija" ist sicher einer der ganz großen Expreßzüge der Welt und nicht nur für gut betuchte Reisende gedacht. Mit ihm zu fahren bedeutet einen ganzen Kontinent zu durchqueren. Mit ihm fährt man über den Ural von Europa nach Asien. Auf der Paßhöhe kündigt ein Obelisk am Schienenweg

von der Kontinentalgrenze. Mit ihm durchfährt man die scheinbar endlose sibirische Tiefebene, durch die wunderschöne Taiga, einen halben Tag am Baikalsee entlang, überquert die gewaltigen sibirischen Ströme, wie den Ob, den Jenissej und die Lena und Gebirge, deren Namen man nicht einmal mehr aus dem Geographieunterricht kennt. Alle paar Stunden hält der Zug an einem Bahnhof, wo Frauen ihre selbst zubereiteten Speisen feilbieten. Mir schmecken diese echt russischen Köstlichkeiten fast immer und da der Speisewagen auch einiges zu bieten hat habe ich auf der Fahrt noch nie an Gewicht abgenommen. Falls man im Zug Briefe nach Hause schreiben will so findet man an jedem Bahnhof einen blauen Postkasten. Ich habe festgestellt, daß die hier aufgegebenen Briefe und Karten sehr schnell in Europa ankommen. Allerdings sollte man sich Briefmarken von Moskau mitbringen, da die Kioske am Bahnsteig oftmals keine Briefmarken vorrätig haben. In jedem Waggon ist der Fahrplan angeschrieben aus dem ersichtlich ist, wie lange der Zug im betreffenden Bahnhof hält. Ich erlebte fast nie größere Verspätungen. Bei meiner letzten Reise kam der "Rossija" nach sieben Tagen Fahrt mit lediglich 20 Minuten Verspätung in Wladiwostok an. In den letzten Jahren habe ich auf einzelnen Stationen im fernen Sibirien auch schon bettelnde Kinder angetroffen, aber sie waren nie unverschämt und frech. Die Armut im Lande ist auf der Reise nicht mehr zu übersehen. Aber ich glaube man kann eine Reise im "Rossija" nicht richtig beschreiben; diese Fahrt muß man selbst erlebt haben um urteilen zu können. Wenn der Reisende nach sieben Tagen zum ersten Mal den Pazifik erblickt ist das Ende der Fahrt nahe, die ersten Hochhäuser von Wladiwostok tauchen auf, ein kurzer Tunnel unter der Stadt hindurch und zum letzten Mal, so wie jeden Kilometer während der ganzen Reise, ein unscheinbares Schild am Bahndamm mit einer Zahl, diesmal 9297. Das sind die Kilometer von Moskau aus, fast ein Viertel des Erdumfanges in einem Zug! Wann immer jemand erzählt er sei mit dem Zug sehr weit gefahren, er kann nicht weiter gefahren sein. Schließlich hält der Zug im frisch restaurierten schönen alten Bahnhof von Wladiwostok. Jetzt heißt es Abschied nehmen von den beiden Schaffnern, die den Zug für die Rückfahrt am Abend herrichten müssen. Erst nach weiteren sieben Tagen Dienst haben diese Leute Anspruch auf Urlaub und verdienen bei dieser Arbeit kaum 50 Dollar im Monat.

Wladiwostok lohnt einen Aufenthalt. Die Stadt liegt an tief ins Land hineinreichenden Buchten und vorgelagerten Inseln. Die Stadt verfügt über mehrere Hotels. Ich beziehe immer das Hotel "Wladiwostok", nur einige hundert Meter vom Bahnhof geradeaus auf einem Hügel mit prachtvoller

Aussicht gelegen. Der Badestrand liegt ebenfalls vor dem Hoteleingang. In der Stadt führt eine Standseilbahn auf einen anderen Hügel mit Blick über das große Hafenbecken. Mit der S-Bahn lassen sich Stadtteile am anderen Ufer der Buchten besuchen oder man nimmt zur Überfahrt ein Boot des öffentlichen Verkehrs. Einige Tage sollte man schon in der Stadt verbringen, ehe man ans Weiterfahren denkt. Detaillierte Stadtpläne sind leicht erhältlich. Noch vor wenigen Jahren war diese Stadt selbst für Sowjetbürger nur mit einer Sondergenehmigung zu betreten.

....Weiter nach Japan.

Von Wladiwostok aus hat man die Möglichkeit mit dem Zug nach Harbin in China zu fahren oder eben mit dem Schiff nach Niigata in Japan. Das Schiff fährt im Sommer etwa jede Woche und es fahren stets nur wenige Passagiere ins für Russen unerreichbare Land, denn ein Einreisevisum für Japan zu bekommen ist für Normalsterbliche fast unmöglich, natürlich nicht für die Mitglieder der steinreichen russischen Mafia. Diesen Leuten gewährt auch Japan großzügig Visa. Auf dem Schiff sind immer wesentlich weniger Passagiere wie Personal. Der Kapitän verriet mir das Geheimnis. Wer zur Mannschaft gehört darf bei der Rückkehr beispielsweise ein Auto mitbringen. Ich habe das Schiff bei der Rückkehr aus Japan gesehen. Es war jeder Flecken an Deck mit Gebrauchtwagen vollgestellt. Deshalb sieht man auch in den Straßen Wladiwostoks so viele rechtsgesteuerte Wagen, denn in Japan herrscht Linksverkehr. Auf der Überfahrt nach Japan haben die wenigen Passagiere auf jeden Fall genug Platz um sich an Deck und am Swimming Pool zu vergnügen. Die Überfahrt nach Niigata dauert zwei Nächte. Die Kabinen sind in der 1.Klasse sehr groß; die Bordküche ist ausgezeichnet. Daher ist die Überfahrt, wenn kein Taifun für hohe Wellen sorgt ein Vergnügen. Um nicht zu früh am Morgen anzukommen hält das Schiff vor der Küste Japans in der Nacht einige Stunden an, holt den japanischen Lotsen an Bord und fährt dann langsam in den sauberen Hafern von Niigata ein. Was mögen sich die wenigen Russen an Bord nur denken, wenn sie diese Sauberkeit sehen, denn russische Städte und dies gilt auch für Wladiwostok sind nicht gerade Musterbeispiele an Sauberkeit.

In Japan.

Als Ausländer hat man es bei der Ankunft in Japan nicht gerade leicht. Die Kontrollen sind harmlos. Aber im Hafengebäude findet man keinen Stadtplan und keine in westlicher Sprache verfaßte Angaben, wie man zum

Bahnhof kommt oder wo man Hotels findet. Dem Touristen wird nichts geboten, was ihm behilflich wäre sich in einem Land mit ihm unbekanntem Schriftzeichen zurechtzufinden. Japan ist ganz allgemein den westlichen Touristen nicht sehr behilflich. Man muß sich schon von zu Hause Informationsmaterial und Reiseführer mitbringen, sonst kann es sehr anstrengend werden. Ich habe mir beim ersten Mal sehr schwer getan den Weg vom Hafen zum Bahnhof zu finden. Ansonsten ist Japan natürlich ein sehr sicheres Land. Man hat nichts zu fürchten. Man benötigt einfach mehr Zeit um sich zurecht zu finden als in Europa. Aber es macht Spaß sich dieses Land selbst zu "erobern". Die Eigenheiten Japans öffnen sich dem Fremden sehr zögerlich erst nach und nach. Japan ist ein großes Land mit unzähligen Sehenswürdigkeiten aus seiner langen Kulturgeschichte und der Moderne. Wenn es die eigene Brieftasche erlauben würde könnte man sehr lange in Japan herumreisen und immer wieder Neues und Sonderbares entdecken.

Südkorea.

Will man von Japan auf dem Seeweg weiterreisen, so bietet sich jeden Abend von der südjapanischen Stadt Shimonoseki eine Fähre ins südkoreanische Pusan an. Die Überfahrt dauert eine Nacht. In Südkorea selbst sind Englischkenntnisse weit hilfreicher als in Japan. Das Land ist leicht individuell zu bereisen. Eine Weiterfahrt nach Nordkorea ist allerdings immer noch ausgeschlossen. Die Grenze dürfte wohl die stärkste bewachte der Welt sein. Ein Durchkommen ist unmöglich. Eine Besichtigung der Grenze ist allerdings ein eindrucksvoll schauriges Erlebnis, wie sich die beiden koreanischen Brüder haßerfüllt und waffenstarr gegenüberstehen.

Von Moskau nach Peking

...durch die Mongolei

Von Moskau aus lassen sich aber noch andere ferne Länder mit der Bahn erreichen. Jeden Dienstag fährt vom Jaroslawler Bahnhof der Zug Nummer 4 nach Peking ab. Dieser Zug besteht, außer einem russischen Speisewagen, aus chinesischen Waggons, deren Abteile in der 1. Klasse neben zwei Betten, einem Tischchen und einem Sessel auch über eine Dusche verfügen und von den beiden chinesischen Schlafwagenschaffnern sehr sauber gehalten werden. Es ist ein bequemes Vergnügen zuerst durch

Sibirien, dann durch die Mongolei und anschließend durch China zu fahren. Dieser Zug ist der einzige chinesische Zug mit einem derartigen Luxus und es macht Spaß mit ihm zu reisen. Auf den ersten 4000 km fährt dieser Zug die gleiche Route wie der Rossija, aber einige hundert Kilometer nach dem Passieren des Baikalsees, kurz nach Ulan Ude, wo die Elektrolokomotive durch zwei Diesellokomotiven ersetzt wird, verläßt der Zug Nr. 4 die klassische Route des Transsibirienexpresses. Mit laut aufheulenden Motoren schleppen die beiden Dieselloks den langen Zug in zahlreichen, weiten Kurven langsam die starke Steigung bergan. Weit unten im Tal erkennt man Ulan Ude. Langsam weicht die bewaldete Landschaft dem typischen mongolischen Grasland. Bald ist kein Baum und kein Strauch mehr zu sehen.

Gegen Abend wird die mongolische Grenze erreicht. Sowohl die russische, als auch die mongolische Grenzkontrolle sind schnell und problemlos. Am russischen Grenzbahnhof wird der russische Speisewagen abgehängt und in der nächsten mongolischen Grenzstation durch einen mongolischen ersetzt. Da wohl kaum ein Reisender über mongolisches Geld verfügt kann selbstverständlich mit Dollar bezahlt werden. Wenn der Zug abfährt ist es schon spät nachts und nur wenige Reisende lassen sich noch durch die mongolische Küche zu einem Abendessen verleiten. Das üppige Frühstück genehmigt sich aber fast jeder, während der Zug durch wildromantische Schluchten hindurchfährt, falls man nicht wegen zu großer Verspätung diese herrliche Landschaft verschläft. Aber bald erreicht der Zug wieder das typische hügelige Grasland, für das die Mongolei so berühmt ist. Große Herden, die von Reitern bewacht werden, Jurten, die typische Behausung der Mongolen und viel Einsamkeit prägt diesen Reisetag: die Mongolei wie aus dem Bilderbuch. Nur in der Hauptstadt Ulan Bator hält der Zug länger an. Eigentlich wäre nur ein Halt von einer Viertel Stunde eingeplant, aber es wird immer wesentlich mehr. Ich hatte stets den Verdacht, daß auf diese Weise der seit dem Zusammenbruch des Kommunismus völlig verarmten Bevölkerung Gelegenheit geboten werden soll am Bahnsteig durch Handel etwas Geld zu verdienen. Selbstgemalte Bilder, meist Aquarelle mit mongolischen Motiven, die oft sehr ansprechend sind werden feilgeboten oder Köstlichkeiten aus der mongolischen Küche. Aber irgendwann ist der Handel zu Ende und der Zug rollt weiter durchs Grasland. Spät am Abend wird der mongolische Grenzbahnhof erreicht. Hier erfolgt eine kurze Paßkontrolle.

Einfahrt in China

Nach dem Weiterfahren warten die meisten Reisenden mit Spannung auf das Erreichen der chinesischen Grenze. Die Chinesen inszenieren theatralisch den Empfang des einmal wöchentlich ankommenden Zuges aus Moskau. Der Zug nähert sich fast im Schrittempo der Grenzmarkierung, einem großen steinernen Tor, vor dem der Zug anhält und minutenlang auf die Einfahrgenehmigung nach China wartet. Nachdem er diese durch ein Lichtsignal erhalten hat fährt er im Schrittempo bis der letzte Wagen das Tor passiert hat. Dann hält er an um Soldaten mit weißen Handschuhen und Paradeuniformen in den Zug einsteigen zu lassen, die uns bis zum chinesischen Grenzbahnhof Nauschki begleiten. So geschah es noch bis vor wenigen Jahren. Als ich 1982 zum ersten Mal, allerdings über die Mandschurei, von der UdSSR aus direkt nach China einreiste, war der Empfang noch weit spektakulärer. Heute ist der Empfang nüchterner geworden. In Nauschki hält der Zug lange an. Wie in Brest an der polnisch-weißrussischen Grenze bekommen auch hier die Waggonen in einer Halle neue Drehgestelle, da auch China, wie fast ganz Europa auf der Normalspur von 1435 mm fährt. Während dieser Prozedur kann man im Bahnhofsgebäude sein Geld wechseln. Dies ist nicht unbedingt nötig, denn im von hier bis Peking angehängten nun chinesischen Speisewagen kann man auch in Dollar bezahlen. Das Geldwechseln ist eine Komödie die Ihresgleichen sucht. Hier schlägt die chinesische Bürokratie mit voller Härte zu. Die Wechselstelle befindet sich nicht etwa gut plaziert in der Haupthalle, des ohnedies nur sehr wenig benützten Bahnhofsgebäudes - diese Gegend Chinas ist nur dünn besiedelt - sondern man erreicht diese Bank im ersten Stock über ein fast gar nicht beleuchtetes Treppen- und Korridorgewirr. Von den vielen Schaltern ist selbstverständlich nur einer geöffnet und davor steht eine schier endlose Menschengänge. Über jeden gewechselten 100 Dollarschein werden nach Vorlage des Reisepasses, den man hoffentlich nach der Paßkontrolle im Zug wieder in Händen hat eine Vielzahl von Formularen ausgefüllt und mit Stempeln versehen. Jeder Reisende benötigt eine geraume Zeit um an chinesische Yüan zu gelangen. Da ich sehr viel reise und über zwei gültige Reisepässe verfüge habe ich auch schon meinen Zweitpaß vorgelegt, während der erste mit dem chinesischen Visum noch in der Paßstelle war, wo er nach dem Einsammeln im Zug hinkommt. Ich habe nie Probleme beim Geldwechseln mit meinem Zweitpaß bekommen. Ich hätte große Lust das Geldwechseln einmal mit einem Phantasiepaß zu versuchen.

In China.

Es ist meist bereits nach Mitternacht, wenn der Zug endlich den Grenzbahnhof verläßt. Nach den "aufregenden Grenzerlebnissen" und der bereits einige Nächte langen Übung in fahrenden Zügen zu schlafen falle ich immer sofort in einen tiefen Schlaf und erwache erst spät am Vormittag, wenn der Zug bereits bei voller Morgenhelligkeit durch Chinas grünen Norden fährt. Es ist eine Landschaft wie aus dem Bilderbuch. Überall sieht man fleißige Bauern bei der Feldarbeit. Bei meiner ersten Reise 1982 war die Lage im Land noch weit armseliger. Damals sah man kaum Traktoren oder andere Maschinen. Wo unser Zug damals durchfuhr unterbrachen die Bauern ihre Feldarbeit, ließen Arbeiter ihre Werkzeuge fallen und hörten Kinder in ihrem Spiel auf um uns zuzuwinken. Das war kein Wunder, denn unseren Zug zog eine Dampflokomotive, die von einer staatlich ausgezeichneten Brigade geführt wurde. In China war es üblich einer Lokomotivbesatzung eine Lokomotive zuzuordnen für die sie verantwortlich war. Eine solche Besatzung trachtete danach ihre Lok so sauber und ordentlich wie nur möglich zu halten um ausgezeichnet zu werden. Das erkannte man daran, daß vorne am Kessel der Dampfloke eine große Plakette prangte, die auf die besondere Lokomotivbesatzung hinwies. Da fielen wir natürlich auf. Denn so viele Jahre hatten Chinesen keine Ausländer gesehen und waren fast vollständig vom Rest der Welt abgeschnitten und wahrscheinlich wurden die Menschen auch darauf hingewiesen, daß einmal wöchentlich ein Zug mit besonderen Fahrgästen vorbeikommt. China war damals noch eine strenge Diktatur in der man mit den Menschen fast nach belieben umspringen konnte. Der Staat befahl und die Menschen gehorchten: Zuwinken der Fahrgäste zum Beispiel. Nur 70 km vor Peking passiert der Zug einen Höhepunkt Chinas: die chinesische Mauer oder, wie die Chinesen sagen, die Große Mauer. Gelegentlich sah man die Mauer auch schon an anderen Stellen der Fahrt, aber hier vor den Toren der Hauptstadt ist sie besonders gut restauriert und mit starken Befestigungstürmen und Toren versehen. Hier hält der Zug einige Minuten an um den Reisenden den majestätischen Anblick zu ermöglichen, ein Foto zu machen oder dem Erbauer der Bahnstrecke, der ein Denkmal am Bahnsteig erhielt seine Referenz zu erweisen. In der Tat ist die nun folgende Bahnstrecke hinunter nach Peking auch eine besondere Leistung, denn der Zug muß vom Gebirge in zahlreichen scharfen Kurven der Metropole des bevölkerungsreichsten Landes der Welt entgegenfahren - oder sollte man besser sagen: entgegenkriechen?- denn er fährt schon sehr gemächlich und gewinnt erst in der Ebene kurz vor den Toren der Stadt Geschwindigkeit. Aber das nützt jetzt nichts mehr, denn die Verspätung ist

nicht mehr aufzuholen.

Peking.

Sooft ich bereits mit diesem Zug nach Peking reiste so fand ich ihn stets um Stunden verspätet. Und es war immer die Verspätung, die wir bereits von Rußland und der Mongolei mitbrachten und da die Eisenbahnstrecken Chinas sehr stark belegt sind konnte unser Zug auch nie Verspätung einholen. Andere Reisende berichteten mir sie seien pünktlich in Peking angekommen. Aber wie dem auch sei: endlich, nach fast sieben Tagen Bahnfahrt taucht der gewaltige Hauptbahnhof Pekings auf. Als ich das erste Mal vor Jahren hier eintraf fuhren wir noch am Sonderbahnsteig 1 ein, heute irgendwo hinten auf einem der zahlreichen Bahnsteige. Hat man sein Hotelzimmer bereits gebucht und den Wunsch getan am Bahnhof abgeholt zu werden, so wartet sicher bereits ein Chinese mit Pappschild mit dem Namen des Reisenden am Bahnsteig. Anderenfalls bahnt man sich den Weg durch die sehr breiten und dichtbevölkerten Unterführungen zum Bahnhofplatz, von dem aus man die ganze Pracht des Hauptbahnhofs mit seinen pagodengekrönten Türmen und der riesigen Bahnhofsuhr bewundern kann. Hier beginnt dann auch der Kampf mit den Taxifahrern, die wie überall auf der Welt nur den Gedanken haben die Fahrgäste mit völlig überhöhten Preisen zu betrügen. Nimmt man eines der bahnhofsnahen Hotels, z.B. das Hotel „Beijing International“ nur 200 m vom Hauptbahnhof entfernt und durch eine unterirdische moderne Einkaufspassage erreichbar, die am U-Bahneingang des Hauptbahnhofs beginnt, so erspart man sich diese Plage. Gegenüber des Hauptbahnhofs ist ein neues Hotel im Entstehen. Das wäre noch praktischer. Die Stadt selbst läßt sich gut mit der U-Bahn und mit Bussen bereisen. Beim chaotischen Verkehr in der Stadt ist allerdings nur die U-Bahn schnell, die leider nur über sehr wenige Strecken verfügt.

Mit einem guten Reiseführer, den man bei uns in jeder Buchhandlung erhält macht es großen Spaß die Stadt selbst zu durchstreifen. Man braucht gar keine Angst vor der fremden Schrift und Sprache zu haben. Das Wichtigste ist in Englisch angeschrieben und man findet immer mehr junge Leute, die gerne ihr Englisch an die Frau oder den Mann bringen. Zur Chinesischen Mauer sollte man natürlich noch einmal hinausfahren und auf ihr entlang wandern. Dazu sollte man sich einen ganzen Tag Zeit nehmen. Vom Hauptbahnhof und verschiedenen anderen Bahnhöfen fahren Züge zu einem Spottpreis dorthin. Dies ist allemal spannender und schöner als sich

einer organisierten Tour anzuschließen. Die Rückfahrt in einem der zahlreichen Ausflüglerzüge ist genauso problemlos. Andere Sehenswürdigkeiten Pekings aufzuzählen oder zu empfehlen hieße Eulen nach Athen tragen. Jeder Reiseführer weiß genug Rat.

Von Peking nach Hanoi,

Von Peking hat man unzählige Möglichkeiten mit der Bahn in interessante Städte oder Gebiete weiterzufahren. So fährt zum Beispiel zwei Mal wöchentlich der Fernexpress Nummer 5 von Peking - Beijing, wie die richtige Transkription eigentlich heißt - nach Hanoi. Zwei Tage braucht dieser direkte Zug in die vietnamesische Hauptstadt, wobei Vietnam nicht zuläßt, daß der Zug wirklich bis Hanoi fährt, sodaß an der Grenze umgestiegen werden muß, obwohl das Normalspurgleis von China kommend als Dreischienengleis bis nach Hanoi führt. Vietnams Züge fahren auf der Meterspur. So hat es die französische Kolonialmacht hinterlassen. Chinas Inlandszüge verfügen in der besten Klasse nur über 1. Klasse-Liegewagen mit vier Liegen im Abteil, wie bei uns in Europa. Schlafwagen werden als Platzverschwendung angesehen. Chinesen sind es gewohnt dicht gedrängt zu leben. Es macht großen Spaß durch China mit der Bahn zu fahren. Die Schnellzüge haben durchweg einen Speisewagen in dem es selbstverständlich nur echt chinesische Gerichte gibt und Chinesen sind sehr neugierige Leute, mit denen man leicht ins Gespräch kommt. So ist es kein Wunder in unseren Buchhandlungen mehrere Bücher zu finden, die Bahnreisen in China mit großer Begeisterung beschreiben.

Von Beijing aus gibt es noch eine zweite Möglichkeit mit der Bahn nach Vietnam zu fahren. Es ist dies die Strecke über Xian, der alten Hauptstadt mit seiner berühmten Tonkriegerarmee und Chengdu, der Hauptstadt der bevölkerungsreichsten chinesischen Provinz Sichuan (Setzschuan) und Kunming, der Hauptstadt der Provinz Yünnan, mit seinem auch im Sommer sehr erfrischenden Klima. Von Kunming aus fährt eine Schmalspurbahn in fast zwei Tagen nach Hanoi, wobei die Grenze in Hekou/Lao Cai auf einer kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke überquert wird. Aber da ohnedies nur einmal am Tag ein Güterzug und einmal in der Woche der eben erwähnte Schnellzug drüber fährt kommt es auf der Brücke zu keinen Problemen. Natürlich läßt sich im chinesischen Hekou auch ein Aufenthalt einlegen, wobei das Bahnhofshotel direkt an Bahnhof und Grenzbrücke eine günstige Gelegenheit ist. Im Sommer ist es hier fast unerträglich heiß und bereits fast tropisch. Da kann es zu

unerwarteten heftigen Wolkenbrüchen kommen. Ich erlebte einmal dadurch einen mehrtägigen Unterbruch der Bahn und auch der Straße, sodaß ich im vietnamesischen Grenzort Lao Cai eine entsprechende Pause einlegte. Das vorgefundene Hotel war gut klimatisiert, sodaß der Aufenthalt weit ab von ausgetretenen Touristenpfaden sehr lehrreich war.

Der Inlandszug, der täglich von Lao Cai nach Hanoi fährt hätte eine Modernisierung dringend nötig oder hat sie in der Zwischenzeit hoffentlich bereits bekommen, denn die Waggons bieten in der besten Klasse in den Abteilen mit vier Liegen lediglich Holzpritschen und die enorme Hitze macht die Fahrt zu einem schweißtreibenden Erlebnis. Nur gut, daß die Fahrt lediglich eine Nacht dauert und der Zug bereits am frühen Morgen in Hanoi ankommt. Nicht daß die Landschaft am Zugfenster mit ihrer tropischen Pracht nicht herrlich wäre, aber der Komfort des Zuges läßt doch den hanoier Hauptbahnhof sehnsüchtig erwarten.

Hanoi und Vietnam.

Hanoi ist eine zauberhafte, fast etwas verschlafen wirkende Millionenstadt, wären da nicht die Scharen von dichtgedrängten Radfahrern und Rikschafahrern auf den Straßen. Gegenüber dem Hauptbahnhof gibt es einige Hotels. Die Sehenswürdigkeiten in der Stadt sind sehr zahlreich: die alte französische Oper in europäischem Stil, das Stadtzentrum mit dem großen See und der kleinen mit einem Tempel versehenen Insel in der Mitte oder das bezaubernde Wasserpuppentheater, das man unter keinen Umständen versäumen sollte. Von Hanoi fährt mehrmals täglich ein Zug in die nur etwa 100 km entfernte Hafenstadt Haiphong mit ihrem pulsierenden Leben. Weiter nach Süden fährt allmorgendlich um 8 Uhr der beste und schnellste Zug S1 in 32 Stunden bis in die vietnamesische Wirtschaftsmetropole Saigon. Der Zug führt klimatisierte Liegewagen mit vier Plätzen und einen Speisewagen. Im Fahrpreis sind drei Mahlzeiten täglich inbegriffen, die sehr reichhaltig sind und für Menschen aus dem westlichen Kulturkreis speziell nicht so vietnamesisch zubereitet sind. Vietnam ist als ehemalige französische Kolonie gewohnt den europäischen Eßgewohnheiten nachzugeben. Da Vietnams Eisenbahnen nur Meterspur besitzen sind die Liegewagen indischer Herkunft etwas eng. Vietnamesen sind allerdings kleinwüchsige Leute. Ansonsten sind die Liegewagen sehr gut gekühlt und sauber gehalten. Geht man durch den Zug und besichtigt die zweite und dritte Klasse, in der sich die Reisenden ohne Klimaanlage drängen, so weiß man seinen 1.Klasse-Liegewagen sehr zu schätzen. Die

durchfahrene Landschaft ist sehr abwechslungsreich. Im Norden dominieren weite Ebenen mit ausgedehnten Reisfeldern, dann folgt südlich der einstigen Kaiserstadt Hue der Zug hoch über dem Meer einem bezaubernden Küstenabschnitt mit herrlichem Sandstrand und romantischen der Küste vorgelagerten Inseln. Dereinst werden sich wohl hier Touristenscharen in Hotelburgen erholen. Bei aller Angst diese Idylle möge in Zukunft zerstört werden, so sehr wünsche ich dem armen und so geplagten Land höhere Einnahmen und damit ein besseres Leben. Noch ist die drückende Armut überall sichtbar. Trotzdem sind die Leute fröhlich und dem westlichen Touristen überhaupt nicht feindselig gesinnt, obwohl der Westen dem Land in der Vergangenheit sehr viel Leid zugefügt hat. Vietnamesen sind sehr fleißige und wie man bei einem Bummel durch die Handwerkerviertel der Städte beobachten kann auch sehr geschickte Menschen. Daher gönnt man diesem geschundenen Land besonders eine bessere Zukunft. Wenn der S1 nach 32 Stunden Fahrzeit am Nachmittag in Saigon ankommt hat der Reisende die längste Bahnfahrt der Erde beendet, denn von Saigon führen keine Schienen mehr weiter. Vor dem Vietnamkrieg gab es noch eine nur wenige Kilometer weiter führende Lokalbahn, aber die ist längst stillgelegt und der Weiterbau der Eisenbahn in die kambodschanische Hauptstadt Phnom Penh ist seit Jahrzehnten im Gespräch, aber die Realisierung ist weiter entfernt denn je. Heutzutage sind es weniger die politischen Umstände, die einen Eisenbahnbau verhindern, als die finanziellen Probleme der beiden Länder. Für die Weiterfahrt nach Kambodscha muß man, falls man nicht auf das Flugzeug umsteigen will, den Bus benützen, der täglich gegen sieben Uhr früh von einem speziellen Busbahnhof abfährt. Ab Winter 1999 wird es noch eine weitere Möglichkeit geben nach Phnom Penh zu gelangen – das Schnellboot auf dem Mekong. Doch zuvor sollte man sich Saigon und seine Umgebung ansehen. Dafür bietet sich eine Bootsfahrt auf dem Mekong an, ein Besuch der Chuchi Tunnels, in denen die Vietcong während des fürchterlichen Vietnamkrieges jahrelang im Untergrund lebten und kämpften oder das Zentrum des Caodaismus, einer nicht sehr alten vietnamesischen Lokalreligion mit ihren sonderbaren Tempeln. Das Symbol des Caodaismus ist ein großes menschliches Auge, das folglich von allen Tempeln dem Betrachter entgegenblickt.

Im Stadtzentrum von Saigon selbst findet man auch das Museum über die Verbrechen der USA während des Vietnamkrieges, wo dem schauernden Besucher vor Augen geführt wird, wozu ein sogenannter zivilisierter Staat fähig ist, wenn er Gefahr läuft einen Krieg zu verlieren. Einige Tage sollte

man folglich schon in Saigon verbringen.

Mit dem vorhin erwähnten Bus setzt man dann seine Reise fort. Viele Fahrgäste zählt der Bus nie, denn die Verbindungen zwischen Vietnam und Kambodscha sind immer noch sehr gespannt und der Handel folglich nur sehr gering. Die Busfahrt führt durch Dörfer bis zum Grenzposten Moc Bai, an dem zuerst die vietnamesische Grenzkontrolle zwar nicht im Bus, sondern im Zollgebäude, aber trotzdem innerhalb von wenigen Minuten abgeschlossen ist. Dann steigt man wieder in den Bus und wartet eine geraume Zeit - unter Umständen Stunden - bis dem Bus die Weiterfahrt genehmigt wird oder man geht zu Fuß einige hundert Meter durchs Niemandsland bis zum kambodschanischen Grenzhäuschen. Viel Verkehr bewegt sich nicht über die Grenze. Man sieht mehr hochbeladene Fahrräder als Lastautos oder gar Personenwagen. Dabei ist das eine der wenigen Möglichkeiten über Land zwischen Vietnam und Kambodscha zu reisen.

Kambodscha.

Das kambodschanische Grenzhäuschen ist von äußerst bescheidener Art, ohne Strom und Telefon. Die Kontrollen selbst sind sehr schnell und locker und die Beamten sehr freundlich. Eigentlich würden sie gerne für irgend etwas Bestechungsgelder annehmen, aber bei Ausländern wagen sie es denn doch nicht. Dafür werden die eigenen Leute zur Kasse gebeten. Der Schmuggel blüht selbstverständlich gerade deshalb. Im Staub und in der Hitze kann man dann auf den Bus warten oder man nimmt sich für etwa 20 USD einen Wagen, der aber nicht etwa von der Grenze, sondern vom nächsten 3 km entfernten Dorf abfährt, in das man von jungen Kambodschanern für einen US Dollar mit dem Moped gebracht wird. So ein Privatwagen erreicht in etwa drei Stunden Phnom Penh, wobei noch auf der Strecke der Mekong auf einer Fähre zu überqueren ist. Eine Brücke kann sich das bettelarme Kambodscha nicht leisten. Immerhin haben dadurch einige Leute Arbeit. Hier in Kambodscha ist die unübersehbare Armut noch viel größer als in Vietnam. Dies hat mich in den letzten Jahren bei meinen Reisen durch Kambodscha immer wieder sehr bedrückt und ich wünsche diesem Land nichts mehr als Frieden und eine Erholung von den Schrecken des Krieges und des mörderischen Regimes von Pol Pot. Die Hauptstadt Phnom Penh hat neben den architektonischen Sehenswürdigkeiten, wie dem Königspalast und den Tempeln auch noch schauderhafte Stätten der Greuel der Mörderbanden von Pol Pot, wie das Tuol Sleng Gefängnis mit seinen Folterkammern und die "Killing Fields",

in denen Tausende bestialisch ermordet und verscharrt wurden zu bieten. Ein günstiges Hotel ist das „City Center“ nur 200 m vom Hauptbahnhof entfernt.

Eine Erholung bietet eine Bootsfahrt mit einem Tragflügelboot russischer Herkunft nach Siem Reap zu den Tempelanlagen von Angkor, eine der Hauptsehenswürdigkeiten dieser Welt. Das Boot benötigt für die Fahrt etwa drei Stunden. In Siem Reap findet man leicht eine Unterkunft in einem Hotel. Das wunderschöne unter den Franzosen erbaute "Grand Hotel Angkor" ist seit Jahren in Restauration und hoffentlich bald wieder als Juwel der Baukunst offen. Natürlich kann man auch wesentlich billiger unterkommen. Eine andere Möglichkeit hierher nach Angkor zu gelangen ist mit dem Boot von der Provinzstadt Battambang aus.

Nach Battambang gelangt man mit dem täglichen Zug ab Phnom Penh. Dieser Zug, er ist der einzige, der die beiden Städte verbindet, zeigt auch sehr gut die begrenzten Möglichkeiten dieses Landes. Früh morgens um 6.20 Uhr verläßt der gut besetzte, aber niemals völlig überfüllte Zug, bestehend aus lediglich zwei alten Personenwagen und einer langen Schlange an Güterwagen – auf ihnen sitzen mehr Fahrgäste als in den Personenwagen – den riesigen, aber fast völlig leeren Bahnhof und fährt zuerst durch das Betriebswerk der Bahn, in dem es aussieht als herrsche noch Krieg und anschließend durch bedrückend arme Elendsviertel. Mit der Bahn fahren besonders die ganz armen Leute, da der Fahrpreis unter den Buspreisen liegt. Daher ist gerade eine Bahnfahrt eine gute Möglichkeit das kambodschanische Volk näher kennen zu lernen. Reisende haben mir allerdings erzählt eine Busfahrt sei wegen des schlechten Straßenzustandes keineswegs der Bahnfahrt überlegen. Sicherlich: Kambodscha befindet sich nach dem erst vor ganz kurzer Zeit beendeten offenen Krieg in der ersten Aufbauphase und daher darf beim Bahnverkehr nicht mit europäischen oder anderen asiatischen Maßstäben gemessen werden. Wenn man sich etwa 20 Minuten vor Abfahrt am Bahnhof einfindet erhält man sicher noch einen Fensterplatz und kann eine sehr schöne Fahrt bei geöffnetem Fenster und Fahrtwind genießen. So langsam der Zug auch fährt – er erreicht das nur 300 km entfernte Battambang um 18.30 Uhr – so habe ich diese Fahrt doch sehr genossen und so einfach die Ausstattung der Waggons auch war, so gehörte diese Fahrt zur schönsten Bahnreise auf meinem Weg von Österreich nach Singapur. Ambulante Händler versorgen die Reisenden mit den kulinarischen Köstlichkeiten des Landes: gebratene Schlangen am Holzspieß, gebratene kleine Vögel, und Früchte von denen ich noch nie

gehört habe, aber auch dem Europäer Vertrauteres. Die Leute sind überaus freundlich und junge Leute versuchen mit ihren meist bescheidenen Englischkenntnissen Kontakt aufzunehmen. Einige Male hält der Zug auf Unterwegsbahnhöfen. Dann werden von Händlern weitere Köstlichkeiten der kambodschanischen Küche feilgeboten oder auch lediglich Brennholz, das offensichtlich bei Städtern sehr geschätzt wird. Auf den Bahnhöfen sieht man auch selbstgefertigte Plattformwagen mit Motor, auf denen sich ganze Völkerschaften nach jedem Zug durchs Land bewegen. Unser Zug endet in Battambang, einer wichtigen Provinzstadt. Hier findet man in Bahnhofsnähe das neue und sehr saubere und klimatisierte Hotel TEO, in das man, falls man die etwa 500 m vom Bahnhof nicht laufen will, nach bewährter Art von jungen Leuten mit ihren Mopeds zum Einheitspreis von einem Dollar gefahren wird. Die Übernachtung kostet lächerliche 10 USD. Außerdem verfügt das Hotel über ein vorzügliches Restaurant. Nicht nur der Stadt selbst sollte man einen Besuch widmen: Ausgerechnet ich wurde beim Besuch eines buddhistischen Klosters von Mönchen gebeten eine Englischstunde mitzugestalten, um bei den Schülern die Aussprache des Englischen zu verbessern. Auch die Umgebung Battambangs ist einen längeren Aufenthalt wert. Man erlebt neben den Naturschönheiten in den nahen Bergen auch das entbehrungsreiche Leben des armen Volkes.

Morgens um 7 Uhr verläßt ein Zug Battambang in Richtung Sisophon, ungefähr 50 km westlich gelegen. Dieser Zug besteht aus einem Personenwagen und wieder einer Schlange von Güterwagen, auf denen der Großteil der Reisenden sitzt. Auch hier erhält man noch 20 Minuten vor Abfahrt einen Fensterplatz. Den Mitreisenden ist anzusehen, daß in dieser Gegend die Armut noch weit größer ist als östlich davon. Bemerkenswert und schön ist die Fahrt aber allemal, aber ich habe noch niemals eine Eisenbahnstrecke gesehen, die in einem so erbärmlichen Zustand war. Die Waggonen schaukelten so entsetzlich, daß ich mich mehrfach festhalten mußte um nicht vom Sitz zu fallen. Allerdings habe ich auf der ganzen Strecke keine umgekippten Waggonen gesehen. Es ist offensichtlich noch niemals zu einer ernsthaften Entgleisung gekommen. Da der Personenwaggon streckenweise der letzte im Zug ist und das Waggonende völlig offen ist läßt sich der Streckenzustand vom Zugschluß aus sehr gut verfolgen - ein unfaßbarer Gleiszustand. Hielt der Zug auf der Strecke an, so reichten Äste bis in den Waggon hinein. So wurde ich kurz vor dem Ende der Bahnfahrt durch Äste im Waggon sitzend am Arm gepeitscht, sodaß ich leicht blutete.

Um 10.30 Uhr wird das kleine Städtchen Sisophon erreicht. Nach allen Auskünften die ich erhielt sollte dort der Zug enden. Ich stieg, wie fast alle Fahrgäste aus und sofort wurde mir ein geländegängiges Auto angeboten das mich zur thailändischen Grenze bringen sollte. Offensichtlich hält sich keiner der äußerst seltenen Ausländer in Sisophon länger auf, obwohl ich bei der Fahrt durch die Stadt ein annehmbares Hotel sah. Als ich einen Blick zurück zum Zug warf sah ich, wie dieser mit wenigen Fahrgästen wieder weiterfuhr, wohin, das weiß ich bis heute nicht. Die Strecke führte einst weiter zur etwa 50 km entfernten Grenzstadt Poipet und dann weiter nach Thailand. Heute ist diese Strecke kriegszerstört. Die Straße allerdings auch, denn was wir in unserem vierradangetriebenen Wagen durchfahren konnte man nicht als Straße bezeichnen: Bombenkrater hinunter und wieder hinauf und Schlamm, der bis zur Einstiegsleiste reichte. Das Auto kam nur im Schrittempo voran. Eine endlose Schlange von Lastwagen und Fuhrwerken quälte sich langsam der Grenze entgegen. Von Bahngeleisen war weit und breit nichts mehr zu sehen. Allerdings sah ich auch keine Reparaturversuche an der Straße.

Nach etwa drei Stunden war Poipet erreicht, eine kleine im Schlamm zu versinken drohende Stadt mit einem großen Markt, in dem alles angeboten wird, was sich über die Grenze schmuggeln läßt. Hier sah ich auch wieder die Bahnstrecke, oder besser, das was noch davon übrig war: ein abgeräumter Bahndamm gleich an der Grenze, auf dem gerade ein neues Gebäude errichtet wird. Direkt an der Grenze ist die Bahnbrücke noch vorhanden und die Schienen, die von der erst vor wenigen Jahren in Thailand errichteten und erst neulich wieder stillgelegten Haltestelle am großen thailändischen Markt zum Bahnhof der nur 5 km entfernten thailändischen Grenzstadt Aranyaprathet führen.

Aranyaprathet selbst wirkt etwas verschlafen, wenn man vom eben erwähnten Grenzmarkt absieht, der dem Gütertausch zwischen Thailand und Kambodscha dient. Unweit des Bahnhofs findet man auch Hotels und morgens um 6.30 Uhr fährt ein Dieseltriebwagen mit lediglich 3. Klasse in etwa fünf Stunden in die nur 255 km entfernte Hauptstadt Bangkok. Dort findet man am Bahnhof das billige „Station Hotel“ und gegenüber der Straße das Hotel „Bangkok Center“, das auch über einen Swimmingpool verfügt, was bei der feuchten Hitze der Stadt wunderbar ist. Bangkok und seine Umgebung verfügt über so viele und so oft beschriebene Sehenswürdigkeiten, daß ich eine Erwähnung hier vermeide.

Weiter nach Butterworth in Malaysia fährt täglich um 15 Uhr der Zug Nr. 35 „Express Antarabangsa“, der leider nicht mehr über die schönen thailändischen Schlafwagen verfügt, die ich in diesem Zug noch vor wenigen Jahren benützte, sondern nur über die doch sehr engen, aber immerhin sehr gut klimatisierten Liegewagen 2.Klasse. Zur Grenzkontrolle am nächsten Morgen muß man mit Gepäck aussteigen und durch die selbstverständlich mit Zettelausfüllen begleiteten, sonst aber harmlosen Kontrollen gehen. Dann steigt man wieder in den inzwischen am Bahnsteig wartenden Zug, der gegen Mittag Butterworth erreicht. Am Bahnhof fährt die Fähre zur Insel Penang hinüber, wo ein paar Tage zur Erholung lohnen.

Jeden Morgen um 8 Uhr verläßt der „Rakyat Express“ Butterworth mit dem Ziel Singapur. Die Fahrt im klimatisierten und in der ersten Klasse sehr bequemen Zug führt durch die schöne tropische Landschaft Malaysias. Um 21 Uhr wird die Grenze erreicht. An der Grenze zu Singapur findet die gleiche Prozedur, wie an der Einreise in Malaysia statt. Nach der Grenzkontrolle im nagelneuen Grenzbahnhof von Singapur fährt der Zug noch etwa 20 Minuten weiter und erreicht um 21.30 Uhr den Hauptbahnhof, das Ende der Reise. Singapur selbst ist hochmodern. Hier zeigt sich wozu Asiaten fähig sind, wenn sie über eine fähige Regierung verfügen. Der Bahnhof selbst strahlt aber noch im verblichenen Glanz der Vergangenheit. Hier endet die längste Bahnfahrt, die man von Europa aus unternehmen kann, wenn auch mit zwei Lücken, die wohl nie mehr geschlossen werden. Immerhin – bis Singapur sind es fast 20000 km mit der Bahn. Da hat der Reisende schon das Gefühl weit mit der Bahn gefahren zu sein. Ob wohl jemand Lust hätte diese Fahrt auch zu versuchen?