

Der Traum von Asien – Mit der Bahn von Europa nach Singapur

Teilnehmer: mein Freund Peter, ein erfahrener Weltreisender und ich, Lukas, ein 20-jähriger unternehmungslustiger Student.

Ein Blick auf eine Landkarte zeigt zwei Schienenverbindungen ins ferne Vietnam. Selbstverständlich gibt es keinen durchgehenden Zug oder auch nur einen Kurswagen dorthin, aber immerhin sollte es mit Umsteigen möglich sein, hinzufahren. Vor dem entsetzlichen Vietnamkrieg sah ich in einem russischen Fahrplanbuch für Auslandsverbindungen eine Preisangabe für eine Schlafwagenkarte von Moskau nach Hanoi. Ob es diesen Kurswagen je gegeben hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Alle diesbezüglichen Nachfragen verliefen bisher im Sande.

Von Basel nach Moskau

Seit wenigen Jahren verkehrt täglich ein russischer Schlafwagen von Basel nach Moskau. Diesen wählte ich für meine Fahrt in Russlands Hauptstadt. Mit Umsteigen kann ich mit vielen Zügen von meinem Wohnort Dornbirn nach Basel fahren; einen direkten Zug dorthin gibt es allerdings nicht. Eine gute Wahl zu treffen war deshalb kein Problem und diese Fahrt nach Basel, außer der Tatsache, keinen Speisewagen im Interregio Express von Friedrichshafen nach Basel vorzufinden, auch kaum erwähnenswert. So kamen wir in diesem Fall hungrig in Basel an und, da noch eine gute Stunde bis zur Abfahrt unseres Zuges verblieb, steuerten wir zielstrebig die Bahnhofswirtschaft an. Kaum hatten wir Plätze im Nichtraucherbereich gewählt, hörten wir eine wohlvertraute Stimme mit französischem Akzent hinter uns. Einige Tage zuvor hatte ich meinem Freund Jean aus dem Elsass von unserer Abfahrt ab Basel erzählt, und nun kam er völlig überraschend zur Verabschiedung und brachte auch einige Abschiedsgeschenke für uns mit: zwei Flaschen elsässisches Kronenbourg-Bier, eine Flasche Vitaminsaft und als wichtigste Reiseausrüstung – Jean ist sehr reiseerfahren und diente viele Jahre in der Grande Armée in Afrika - eine Rolle Toilettenpapier, ein Utensil, dessen Bedeutung nur Weltreisende zu schätzen wissen. Zu meiner eigenen Entlastung möchte ich allerdings nicht verschweigen, eine dieser wichtigen Rollen bereits in meinem Gepäck zu wissen.

Nach dem Essen suchten wir gemeinsam unseren Zug auf Gleis 5 auf. Er bestand nur aus einigen Schlaf- und Liegewagen mit Kopenhagen als Ziel und am Zugende aus unserem Schlafwagen nach Moskau. Auf der Abfahrtsanzeige in der Bahnhofshalle und am Gleis war unser Zug folglich auch mit den Zielen „Kopenhagen/Moskau“ angeschrieben und erregte deshalb bei anderen Reisenden am Bahnhof besondere Aufmerksamkeit. Immerhin ist die Führung solcher Langstreckenzüge in Mitteleuropa in den letzten Jahren sehr selten geworden. Es fanden sich deshalb sogar einige Zugfotografen vor unserem Waggon ein, um das doch sehr seltene Zuglaufschild „Basel – Moskau“ in lateinischer und kyrillischer Schrift zu fotografieren. In unserem Schlafwagen war außer uns nur noch ein weiteres Abteil belegt. Von einem Ansturm von Reisenden konnte folglich nicht gesprochen werden.

Zum Abschied machte unser russischer Schaffner am Bahnsteig vor dem Schlafwagen noch ein kleines Erinnerungsfoto von uns Dreien. Dann begann unsere Reise im eigentlichen Sinn. Wir hatten ein geräumiges Zweibettabteil mit einem Waschtisch mit Kalt- und Warmwasser und einem kleinen Schrank für unsere Kleider. Kurz nach der Abfahrt brachte uns der

Schaffner die Bettwäsche, denn das Bettenbeziehen ist in russischen Schlafwagen immer noch die Aufgabe der Reisenden und nicht des Schaffners – ein Relikt aus der kommunistischen Zeit, in der Dienen undenkbar war – wenigstens im Volk. Die Nomenklatura ließ sich selbstverständlich gerne und ausgiebig vom Volk bedienen.

Wir waren von der Fahrt bereits müde und begaben uns bald zu Bett. Das gemütliche Schaukeln und die eintönigen Fahrgeräusche unseres Zuges taten ihr Übriges. Einen Speisewagen sollten wir erst ab der polnischen Grenze in Rzepin um 6 Uhr in der Früh bekommen. Den wollten wir nutzen, um während unseres 2-stündigen Aufenthalts in Warschau, von 10.50 h bis 12.52 h, eine Stadtbesichtigung zu machen. Das führten wir auch so durch. Wir besaßen keine polnischen Zloty, konnten aber im Speisewagen problemlos mit Euro bezahlen; Polen ist ja ein Mitgliedsland der EU. Die Speisenauswahl war erstaunlich groß, obwohl im Speisewagen doch nur zwischen 6.00 h und 11.00 h serviert wurde. Traurig anzusehen war nur, wie wenige Reisende den Weg in den Speisewagen fanden. Allerdings wird es den Schlafwagenreisenden auch nicht bekannt gegeben, wenn überhaupt ein Speisewagen im Einsatz ist. Es ist also Aufgabe der Fahrgäste, selbst herauszufinden, ob ein solcher im Zug mitgeführt wird oder nicht. So ist es bei einer gewissenhaften Reiseplanung geradezu unmöglich bereits vor der Abfahrt zu wissen, ob es ratsam ist, sich mit Verpflegung einzudecken. Daher erscheint es selbstverständlich vernünftiger, Reiseproviant mitzunehmen und ihn im Abteil zu verzehren, anstatt ihn verderben zu lassen. Die Folge davon sind dann leere Speisewagen Eine sonderbare Vermarktungsstrategie!

Nach der pünktlichen Ankunft im Bahnhof „Warszawa Wschodnia“, dem Ostbahnhof, besorgten wir uns an einem Automaten mittels unserer Bankomatkarte zwei Tagesfahrtscheine für die öffentlichen Verkehrsmittel in der polnischen Hauptstadt und fuhren mit der Straßenbahn Nummer 13 vom Bahnhof zur Altstadt. Viel Zeit für eine ausführliche Stadtbesichtigung hatten wir nicht zur Verfügung. Deshalb glich unsere Besichtigung eher der einer japanischen Reisegruppe auf Europabesuch. Nichtsdestoweniger sahen wir die Hauptsehenswürdigkeiten Warschaus: die Königsburg Wawel, den Altmarkt, die Stadtmauer... All dies wurde im zweiten Weltkrieg von den Deutschen schwer zerstört und geschändet, nach dem Krieg von den Polen jedoch vorbildhaft wieder aufgebaut. Dies ist wohl einer der Gründe, weshalb polnische Restauratoren weltweit einen so guten Ruf genießen. Warschau wäre wahrlich eine ausführliche Besichtigung wert gewesen.

Mit der gleichen Straßenbahnlinie, mit der wir gekommen waren, fuhren wir rechtzeitig zum Bahnhof zurück, wo unser Zug mit weiteren russischen und weißrussischen Schlafwagen aus München, Amsterdam und selbstverständlich Warschau verstärkt und mit den Zielen Moskau und Minsk, auf einem anderen Gleis als bei der Ankunft, bereitstand. Pünktlich fuhren wir um 12.52 Uhr, jetzt aber ohne Speisewagen, ab und eilten nun stundenlang durch das nur dünn besiedelte Flachland Ostpolens, der polnischen Grenzstadt Terespol entgegen. Nur wenige Kilometer vor der Grenze befand sich der große Güterbahnhof, wo die Güter aus Russland von den Breitspur- auf unsere europäischen Normalspurwaggons umgeladen werden. Nicht nur wegen der augenblicklichen Wirtschaftskrise ist das einst große Frachtaufkommen sehr stark gesunken, sodass viele abgestellte leere Güterwaggons ohne große Betriebsamkeit auf dem riesigen Gelände zu sehen waren. Da die Strecke eingleisig ist, mussten wir auf den Gegenzug von Moskau nach Wien und Prag warten und kamen mit etwa 10 Minuten Verspätung in Terespol an.

Die EU Grenzkontrolle durch die polnischen Beamten verlief zwar sehr genau, aber für uns problemlos. Nach etwa einer halben Stunde fuhren wir mit nur wenigen Minuten Verspätung ab und überquerten gleich anschließend den Grenzfluss Bug zu Weißrussland, wo unmittelbar danach weißrussische Zollbeamte zustiegen, die unsere Pässe sowie die von unseren Schaffnern zuvor verteilten Grenzpasspapiere für die Ein- und spätere Ausreise einsammelten. Diese Grenzpasspapiere bestanden aus Formularen mit sonderbaren Fragen: ob der Reisende radioaktives Material, Sprengstoff, Rauschgift oder Gold mit sich führe... Dann rollte unser Zug langsam auf der nördlichen Seite mit den Normalspurgleisen in den weißrussischen Grenzbahnhof Brest ein. Eine Diesellokomotive schleppte nach wenigen Minuten unseren Zug zur Umspurhalle, wo wir russische Breitspurdrehgestelle und automatische Kupplungen bekamen. In der Umspurhalle durfte ich aussteigen und konnte diesen Vorgang problemlos fotografieren. Zu kommunistischer Zeit war dies noch undenkbar. Nachdem dieser Vorgang nach etwa einer Stunde abgeschlossen war, wurde unser Zug auf der südlichen Bahnhoftsseite mit den Breitspurgleisen zur Abfahrt bereitgestellt. Beinahe schon am Zugschluss bekamen wir außer einigen Liegewagen nach Moskau, auch einen russischen Buffetwagen angehängt, dem wir nach der Abfahrt sofort einen Besuch abstatteten. Nicht das gute Essen war bemerkenswert – es gab nichts zu beanstanden - sondern vielmehr die Tatsache, dass sich auf meine Einladung hin zwei weißrussische Studentinnen in meinem Alter, die sich auf dem Weg von ihrem polnischen Studienort Breslau in ihre Heimatstadt, der weißrussischen Hauptstadt Minsk befanden, an unseren Tisch setzten. Wir verbrachten einen geselligen Abend zusammen und tauschten am Ende unsere Emailadressen aus.

Ich schlief in der kommenden Nacht so gut und war noch vom üppigen Abendessen so satt, dass ich auf ein Frühstück im Speisewagen verzichtete. Damit wir nicht zu früh in Moskau ankamen, fuhr der Zug besonders langsam. So trafen wir auf die Minute genau um 10.32 h im Bjelorussischen Bahnhof Moskaus ein, kauften uns zwei Fahrscheine für je zehn Einzelfahrten mit der Metro und machten uns auf den Weg in unser bereits zu Hause gebuchtes Hotel „Izmailovo Delta“, das wie die umliegenden Hotels, als Sportlerunterkunft anlässlich der Olympiade gebaut wurde. Wir waren zu faul, um auf dem Stadtplan zu schauen, wo unser Hotel lag und fuhren einfach zur Metrostation „Izmailovo“, im Glauben unser gleichnamiges Hotel werde sich schon dort befinden. Da wir dort das Hotel jedoch nicht sofort sahen, bequemten wir uns dann doch auf dem Stadtplan nachzusehen, um feststellen zu müssen, dass wir zur Strafe für unsere Faulheit einen langen Fußmarsch vor uns haben würden. Unter sengender Sonne schleppten wir im Schweiß unseres Angesichts unsere schweren Rucksäcke zum Hotel, das gleich neben der Metrostation „Partisanskaja“ lag. Dort angekommen erklärte man uns nach fast halbstündigem Warten, wir fänden unser gebuchtes Zimmer im gegenüber liegenden Hotel „Izmailovo Vega“. So war es auch. Unser schönes Zimmer lag im 26. Stockwerk. Die Aussicht vom Zimmerfenster auf den Norden Moskaus war prächtig. Außerdem ließ sich noch eine Türe im Korridor zu einem Balkon öffnen, wo sich uns ein schöner Panoramablick auf den Westen und Süden der Stadt bot. Dies erlaubte es mir Panoramaaufnahmen von Moskau am Tag, wie auch in der Nacht zu machen, die ich auf der Bahnfahrt auf meinem Laptop bearbeiten wollte. Wir waren folglich mit unserem Zimmer sehr zufrieden, auch wenn das Hotel weit außerhalb des Stadtzentrums lag.

Anschließend fuhren wir sofort zum Hotel „Cosmos“, wo wir unsere zu Hause bestellten Fahrkarten nach Peking abholen sollten. Da sich gegenüber des Hotels der Raumfahrerpark mit dem Denkmal für die sowjetische Raumfahrt befand sowie der Ausstellungspark WD-NCh, in dem in der Sowjetzeit die ökonomischen Erfolge des Landes ausgestellt wurden, be-

sichtigten wir beides und fuhren anschließend zum Roten Platz. Dort erkundeten wir die Sehenswürdigkeiten und spazierten am Ufer der Moskwa an der südlichen Kremlmauer entlang bis und durch die Fußgängerzone, die „Alte Arbat Straße“, die uns bis zum Kiewer Bahnhof führte, wo wir uns in der Bahnhofswirtschaft stärkten und anschließend, vom langen Spazierganges erschöpft, mit der Metro ins Hotel zurück fuhren und keine Lust mehr hatten, an diesem Tag nochmals das Hotelzimmer zu verlassen.

Nach dem Frühstück um 7.00 h in der Früh fuhren wir erneut mit der Metro zum Kiewer Bahnhof, wo sich am Moskwa Ufer die Schiffsanlegestelle für die Ausflugsboote auf dem Moskwa Fluss befindet. Als wir dort um 9.00 h ankamen, mussten wir feststellen, dass wir viel zu früh dran waren. Deshalb fuhren wir noch wenige Metrostationen weiter zum Siegespark, der leider durch unzählige Coca Cola- und andere unpassende Buden gar sehr entstellt war. Trotzdem ist sowohl der dort befindliche Triumphbogen anlässlich des Sieges über Napoleon als auch das riesige Denkmal des Sieges über Hitlerdeutschland samt dem Armeemuseum sehr sehenswert. Allein die Sonne brannte nach wie vor unbarmherzig vom Himmel.

Wir fuhren zum Hauptpostamt, um uns Briefmarken für unsere Ansichtskarten zu kaufen, denn dies ist in fast allen Ländern und Städten der Welt ein großes Problem. Ansichtskarten bekommt man fast überall auf der Welt, die zum Versenden nötigen Briefmarken aber fast nirgends. Wir deckten uns sicherheitshalber mit vielen Briefmarken ein und kehrten zur Schiffsanlegestelle zurück, wo wir eine schöne, fast zweistündige Schiffsfahrt auf der Moskwa, vorbei an der Universität, dem Kulturpark und dem Kreml und durch die Stadt unternahmen.

Am Ende der Fahrt nahmen wir an der Schiffsanlegestelle erneut die Metro und fuhren nach Zarizino, dem erst neulich wieder aufgebauten Sommerschloss der Zaren mit seinen riesigen Springbrunnen und seiner ausgedehnten Parkanlage, die wir bei schon fast gewohnter sengender Hitze besichtigten. Müde und erschöpft kehrten wir in unser Hotel zurück.

Als wir am Abend im Hotelfoyer mittels unseres Laptop gratis im Internet surfen, vergaßen wir unseren Rucksack mit der gesamten Barschaft und der Kredit- und Bankomatkarte wieder ins Zimmer mitzunehmen. Erst als wir am Morgen nach sieben Uhr vom Hotelsicherheitsdienst geweckt wurden, wurden wir unseres Unheils gewahr. Unsere Sachen wurden gefunden. Es fehlten nur 400 Dollar. Da wir das als Strafe für unsere Sorglosigkeit betrachteten, unterschrieben wir das bereits vorbereitete Papier, auf dem wir bescheinigten, wir hätten all unsere Sachen zurückbekommen, und es fehle nichts.

Einigermaßen beruhigt packten wir unsere Rucksäcke und deponierten sie noch am Vormittag in der Gepäckaufbewahrung des Jaroslawler Bahnhofs, wo unser Zug Nummer 4 um 21.35 h nach Peking abfahren sollte. Wir verfügten folglich noch über einen vollen Tag für weitere Besichtigungen.

So machten wir uns mit der Metro auf den Weg zur Lomonossow Universität, einer der größten der Welt, die sich auf einer Anhöhe, den Sperlingsbergen, den ehemaligen Leninbergen, befindet. Vor der Universität liegt am Ende des Parks eine Aussichtsplattform mit schöner Aussicht auf die Stadt. Dort bekamen wir einen überraschenden Anruf von Herrn Leopold Schmid aus Wien, bei dem ich die Reservierungen tätigte. Wir konnten im Hotel Cosmos bis 14 Uhr unsere Liegewagenkarten nach Peking gegen Schlafwagenkarten austauschen. Dieses Angebot war eine Frohbotschaft für uns, wäre doch eine sechstägige Liegewagenfahrt

ungleich unbequemer gewesen, als eine Schlafwagenfahrt. Wir fuhren folglich sofort mit der Metro zur Gepäckaufbewahrung am Jaroslawler Bahnhof, um uns dort die nötigen Unterlagen zu holen. Dort mussten wir für das Öffnen des Gepäcks 70 Rubel bezahlen und machten uns dann auf den Weg ins Intouristbüro im Hotel Cosmos, wo uns Frau Solowjowa in bestem Deutsch sagte, wir könnten ab (!) etwa 14 Uhr die begehrten Schlafwagenkarten für den Zug Nummer 4 nach Peking abholen. Im klimatisierten Hotel Cosmos war es bei einem guten Essen ein Vergnügen zu warten. Als Dank für die Fahrkartenumbuchung schenkten wir Frau Solowjowa zum Abschied eine Schachtel Pralinen und fuhren vergnügt, wieder unter sengender Hitze, zum historischen Architekturpark in Kolomenskoje, wo wir uns im Schatten alter Bäume erholten und einen schönen Blick auf Moskau aus der Ferne genossen. Auf dem Rückweg zum Bahnhof stiegen wir noch bei der Metro Station Ljubjanka aus, der ehemaligen Zentrale des gefürchteten KGB und heutigen FSG Zentrale, dem Inlandsgeheimdienst. Kein Hinweisschild zierte einen der Eingänge dieses riesigen Geheimnis umwitterten Gebäudes. Ein Spaziergang führte uns durch das ehemalige staatliche Kaufhaus GUM am Roten Platz und zum Alexandergarten an der Kremlmauer, wo wir die Wachablösung am Grab des unbekanntes Soldaten mit der ewigen Flamme erlebten. Diese Zeremonie ist den Russen offensichtlich heilig. Von den Zuschauern wird großer Respekt verlangt. Allein streunende Hunde konnten der Sache keinen Respekt abgewinnen und versuchten die im Stechschritt marschierenden Soldaten zu verbellen. Ein Aufsicht führender Soldat musste sie gewaltsam vertreiben. Ein Anblick, der bei den Zuschauern Heiterkeit erregte.

Von Moskau nach Peking

Müde kehrten wir mit der Metro zum Bahnhof zurück und warteten auf die Bereitstellung unseres Zuges, die erst eine halbe Stunde vor der Abfahrt erfolgte. Leider ist es in ganz Russland völlig unüblich, Bänke für die Wartenden am Bahnsteig aufzustellen. Wir setzten uns, wie die anderen Reisenden auch, gezwungenermaßen auf den Boden. Der Himmel zog sich zu, aber es war immer noch sehr heiß. Ausgerechnet im Augenblick des Einfahrens unseres Zuges kam ein Regenguss, sodass ich schon das Schlimmste befürchtete. Aber wir hatten Glück und konnten vor dem größten Schütter gerade noch in unseren Waggon flüchten. Mit Freude sah ich unser schönes und geräumiges Schlafwagenabteil. Es verfügte über zwei Betten, einen kleinen Tisch und einen bequemen Sessel. Der Schaffner brachte uns die Bettwäsche, denn auch in diesem Zug müssen die Fahrgäste ihre Betten selbst machen. Zwischen zwei Abteilen befindet sich eine Dusche, die von beiden Abteilen aus betreten werden kann. Wir teilten unsere Dusche mit einem jungen schwedischen Paar, die auch sehr auf Sauberkeit bedacht waren. Die Dusche war zwar gut gemeint, der Wasserdruck jedoch bedauerlicherweise sehr gering. Immerhin hatten wir so dennoch Gelegenheit, uns vernünftig zu waschen. Auch die Klimaanlage war bei der herrschenden Sommerhitze eine Wohltat. Er war bereits nach 23 Uhr, als wir uns in unserem Abteil eingerichtet hatten, sodass es nun zu einem Besuch des Speisewagens zu spät war. Im Abteil herrschte doch eine beträchtliche Hitze. Trotzdem schliefen wir gut und gingen erst um 9.00 h zum Frühstück in den Speisewagen, der, wie es Russen lieben, sehr verspielt eingerichtet war.

Der Tag verging anschließend mit Dösen, sich Unterhalten, dem Mittagessen im Speisewagen, dem Kauf von Mineralwasser während eines längeren Aufenthaltes in Kirow - üblicherweise hält der Zug alle vier bis fünf Stunden für etwa zwanzig Minuten, um die Lokomotive zu wechseln und den Fahrgästen Gelegenheit zu geben, einige Schritte am Bahnsteig zu

machen - oder einfach nur dem Betrachten der am Zugfenster vorbeiziehenden Landschaft. Unsere beiden chinesischen Schlafwagenschaffner hielten unseren Waggon peinlich sauber, was leider in vielen Ländern überhaupt nicht der Fall ist. Auch die Klimaanlage war uns sehr wertvoll, auch wenn sie nur zeitweise in Betrieb war, denn immer wenn die Reisenden die Fenster öffneten und die Hitze herein strömte, schaltete der Schaffner die Klimaanlage aus. Wie angenehm die Klimaanlage war merkten wir besonders bei Aufhalten an Bahnhöfen, wenn uns die Sommerhitze beim Aussteigen auf dem Bahnsteig zu schaffen machte. Nach dem Halt in Perm machte sich unser Zug am Abend des zweiten Reisetages auf den Weg zur Kontinentalgrenze im Ural, wo ein Obelisk die Grenze zwischen Europa und Asien markiert.

Dies ist ein von vielen Reisenden erwarteter Augenblick. Bei Kilometer 1777 überquert die Bahnlinie diese Kontinentalgrenze. Leider war es bei unserer Fahrt schon fast Mitternacht Moskauer Zeit, Ortszeit zwei Stunden später, und folglich auch in diesen nördlichen Breiten bereits dunkel. Gespannt zählten wir die Angaben auf den Kilometertafeln, die jeden Kilometer von Moskau aus in Fahrtrichtung Osten rechts am Gleis standen. Nicht nur wir erwarteten den Obelisk mit der Aufschrift „Europa – Asien“, der sich neben dem Bahngleis befindet. Dann war es so weit. Zwar sahen wir den Obelisk, aber es gelang uns nicht, ihn mit Blitzlicht zu fotografieren. Zu schnell war unser Zug unterwegs, denn es geht zwar den Ural hinauf, aber das Gebirge ist nicht mit unseren Alpen zu vergleichen. Ungleich flacher ist der Ural und unsere Lokomotive zog den aus 13 Waggons bestehenden Zug in lang gezogenen Kurven über eine Stunde lang stetig ziemlich schnell bergan. Wir legten uns erst weit nach Mitternacht schlafen und erwachten dementsprechend spät, um... ja wenn man das nur sagen könnte. Moskauer Zeit ? Ortszeit? Die Sonne stand auf jeden Fall schon hoch am Himmel, als wir in den Speisewagen gingen. Dort erklärte uns der Oberkellner nach meinen „Guten Morgen“, dass es nach der Ortszeit bereits Mittag sei. Anstatt des Frühstücks gönnte ich mir folglich gleich ein Schnitzel, also keinesfalls das, was ich üblicherweise frühstücke.

Der Zug fuhr den ganzen Tag durch die westsibirische Tiefebene auf einer fast schnurgerade Bahnstrecke mit doch beträchtlicher Geschwindigkeit. In jedem Waggon hängt der Zugfahrplan aus, ein Brauch, der für alle russischen und chinesischen Züge gilt. So stellte ich fest, dass wir auch am dritten Reisetag pünktlich waren. Bei unserem etwa 20-minütigen Aufenthalt in Barabinsk kaufte ich bei einer ambulanten Händlerin, wie sie auf allen russischen Bahnsteigen die Fernzüge erwarten, eine Piroshki, ein Fettgebäck mit Kartoffelfüllung, ein Essen armer Leute, das mir ausgezeichnet schmeckte. Dann fuhr unser Zug mit hoher Geschwindigkeit weiter geradewegs auf Sibiriens Hauptstadt Novosibirsk zu. Es gibt zwar keine offizielle Hauptstadt Sibiriens, aber Novosibirsk hat eben diesen Ruf als Hauptstadt. Immerhin ist sie mit über einer Million Einwohner die größte Stadt Sibiriens. Vor hundert Jahren war Novosibirsk noch fast ein Dorf. Die Kommunisten schickten die Menschen zu den Arbeitsstätten und brachten nicht die Arbeit zu den Menschen.

Unser Zug war außer dem russischen Speisewagen ein durchwegs chinesischer Zug und verfügte nur über zwei Schlafwagen mit Zweibettabteilen, die ausschließlich von Touristen belegt waren. Alle anderen acht Waggons bestanden aus Liegewagen und natürlich einem Gepäckwagen sowie dem bereits erwähnten russischen Speisewagen. Einheimische Russen oder Chinesen benützen üblicherweise entweder die Liegewagen oder überhaupt nicht diesen Zug, denn es gibt ja noch den Zug Nummer 19, der ebenfalls von Moskau nach Peking, allerdings unter Umgehung der Mongolei, jedoch durch die Mandschurei, fährt. So kamen wir

fast zwangsläufig mit anderen Reisenden ins Gespräch, die in die Mongolei oder bis Peking und dann weiter nach Hongkong fuhren oder andere Ziele hatten. Alle diese Reisenden hatten aber eines gemeinsam: Sie interessierten sich für das Reisen an sich, wollten andere Menschen und Kulturen kennen lernen und das nicht „auf die Schnelle“. So vergingen die vielen Stunden im Zug doch angenehm, und es wurde nicht langweilig. Mit der untergehenden Sonne des dritten Reisetages und dem Kilometerschild 3313 wussten wir uns nicht mehr weit von Novosibirsk entfernt. Wie sagt ein sibirisches Sprichwort. „100 km sind keine Entfernung, -20 Grad ist noch kein Frost, und mit 40 Jahren ist man noch keine Frau“. Kurz vor Novosibirsk überquerten wir auf einer hohen Brücke den Ob, einer von Sibiriens großen Strömen, der wie alle anderen zum Leidwesen Russlands ins Eismeer mündet und somit keinen Zugang zu den warmen Meeren darstellt. Trotzdem ist der Schiffsverkehr darauf gewaltig, gilt es doch große Gütermengen zu anderen Orten am Fluss zu bringen.

Mit sieben Minuten Verspätung verließen wir um 19.20 Uhr den Hauptbahnhof von Novosibirsk und fuhren in die anbrechende Nacht hinein. Wir legten uns etwas früher als gewohnt ins Bett.

Es war 3.00h früh Moskauer Zeit MZ, also von uns geschätzte 7.00h Ortszeit, als wir aufstanden, zum wiederholten Male das Vorhandensein der Dusche lobten und uns um 9h Ortszeit, der offiziellen Öffnungszeit des Speisewagens, dorthin auf den Weg machten, wo wir die ersten Tagesgäste waren. Nach dem Speisewagen befand sich am Zugschluss noch ein Waggon, der wie der Speisewagen auch nur bis zur russischen Grenzstadt Nauschki fuhr und in dem auch das Speisewagenpersonal nächtigte. Von diesem Waggonende aus bot sich mir ein prächtiger Blick auf die Strecke zurück, was ich für schöne Aufnahmen nützte. Kurz vor Krasnojarsk erhebt sich nördlich auf einem Hügel von weitem sichtbar die Pareskiewa, eine kleine Kapelle, die auf dem 10-Rubel Schein abgebildet ist. Sie begrüßt die aus dem Westen Anreisenden. Der Bahnhof selbst ist ein fast schon schlossartig anmutendes großes Gebäude, das den Wohlstand der Stadt und des ganzen Gebietes symbolisiert. Es wurde erst 2004 gründlich erneuert, ja man könnte es als einen Neubau bezeichnen. Es ist in Russland durchaus üblich, schöne Gebäude abzureissen und detailgenau wieder aufzubauen. Dies war nicht nur beim Krasnojarsker Bahnhof der Fall, sondern zum Beispiel auch beim Hotel Moskau an der Maneschnaja (Platz) im Moskauer Stadtzentrum.

Kurz nach der Abfahrt überquerte unser Zug auf einer hohen und langen Brücke Sibiriens größten Strom, den Jenissej, der wie alle anderen Tausende Kilometer weiter nördlich bei Dudinka ins Eismeer mündet. Nun wurde die Gegend zusehends hügeliger und die Besiedlung spärlicher. Durch ausgedehnte Wälder, blumenreiche Wiesen und vorbei an Sümpfen rollte unser Zug den ganzen Tag weiter nach Osten. Die Transsibirische Magistrale ist eine Lebensader des Landes. Man erkennt das an den unzähligen Güterzügen, die uns fast im Fünfminutenabstand begegneten und die den Reichtum Sibiriens nach Westen brachten. Russland ist reich an Bodenschätzen, aber bevölkert mit viel zu vielen armen Menschen, die vom Reichtum des Landes nichts abbekommen. Das war schon immer so und es ist keine Änderung dieses in Wirklichkeit unhaltbaren Zustandes zu bemerken. Die Größe des Landes dürfte auch eine der Ursachen für die Vernachlässigung des Umweltschutzes sein. Die Bevölkerung denkt offensichtlich wegen der Landesgröße und der riesigen Lagerstätten an Rohstoffen nicht daran, dass jede Größe begrenzt ist. Zukünftige Generationen werden diese Verschwendung wohl büßen müssen.

Auf der Fahrt nach Irkutsk durchfahren wir auch den Bahnhof von Taischet, wo die berühmte BAM (Baikal-Amur-Magistrale) abzweigt, die zweite, weiter nördlich als die Transsibirische Magistrale verlaufende Bahnlinie nach Osten. Ihr Bau war eines der letzten Großprojekte des untergegangenen Sowjetimperiums und sollte bisher schwach besiedelte, aber mit Rohstoffen reich gesegnete Gebiete erschließen sowie, weit von der chinesischen Grenze entfernt, sicherer den Transport zwischen dem Fernen Osten und dem Westen Russlands gewährleisten, als die in Grenznähe im Falle eines Konfliktes leicht verwundbare Transsibirische Magistrale.

In Nischniudinsk begegneten wir um 16.15 h Moskauer Zeit, Ortszeit bereits 21.15 h, bei einem Aufenthalt, dem Postzug von Wladiwostok nach Moskau, der täglich mit seinen etwa 14 Waggons die Postverbindung in diesem Riesenreich aufrecht erhält. Einer seiner Waggons kommt aus Nerjungri, einem der Endpunkte eines noch abenteuerlicheren Bahnprojekts Russlands, der AJAM (Amur-Jakutsk-Magistrale), die in wenigen Jahren die Bahnverbindung mit Jakutsk, der Hauptstadt der autonomen Provinz Sacha, das wir Jakutien nennen, herstellen soll. Zwar wird daran seit vielen Jahren gebaut, aber noch ist kein Ende der Bauarbeiten abzusehen. Derzeit endet die Strecke im vorläufigen Endpunkt Tommot. Es fehlen immer noch etwa 300 km Strecke im Permafrost Gebiet, dessen Boden den Bahnbau außerordentlich erschwert. Fast jeder Waggon des Postzuges ist mit Schlafabteilen für das mitfahrende Personal ausgestattet. Weiter ging dann unsere Fahrt in den kühlen Abend hinein, der berühmten Stadt Irkutsk entgegen.

Da wir Irkutsk kurz vor sechs Uhr in der Früh erreichten, verschliefen wir prompt den Aufenthalt. Von Irkutsk bis zum berühmten Baikalsee benötigte der Zug etwas mehr als zwei Stunden. Auf dieser Strecke, die hoch ins Gebirge hinaufführt, durchfährt der Zug zum ersten Mal nach fast 5000 km einen Tunnel, um gleich anschließend einen ersten Blick auf diesen majestätischen See freizugeben. Kurz zuvor erwachten wir und durchfahren eine der schönsten Strecken unserer Bahnfahrt. Aus großer Höhe war diese Perle Sibiriens zu erkennen. In mehreren Kehrschleifen führt die Strecke hinunter nach Sludjanka, wo wir nur zwei Minuten Aufenthalt hatten und am Fahrplan erkannten, dass wir über Nacht 25 Minuten Verspätung eingefahren hatten. Leider spielte das Wetter nicht mit. Es war regnerisch und die Sicht zum anderen Ufer des Sees war schlecht. Trotzdem war die anschließende stundenlange Fahrt hart am Seeufer entlang sehr eindrucksvoll.

Nach drei Stunden bog unser Zug vom Seeufer ab und fuhr Richtung Süden, der Hauptstadt der Burjatischen Republik, Ulan-Ude, entgegen, wo wir nach weiteren zwei Stunden Fahrt pünktlich ankamen. Nach 35 Minuten Aufenthalt bekamen wir eine Diesellokomotive für die nicht elektrifizierte Bahnstrecke Richtung Mongolei und konnten pünktlich wieder abfahren. Nach etwa acht Kilometer verließ unser Zug die Transsibirische Magistrale und bog weiter nach Süden ab. Stetig zog die offensichtlich doch sehr schwache Lokomotive unseren aus 13 Waggons bestehenden Zug bergan. Die malerische Gegend wurde zusehends baumloser, aber dafür gebirgiger. Nach mehreren Stunden erreichten wir das Ostufer des Gusinoje Osero, des Gänsesees, an dem wir entlang fuhren. Am südlichen Ende des Sees, im gleichnamigen Bahnhof, gab unsere Lokomotive den Geist auf, und wir warteten über eine Stunde auf eine Ersatzlokomotive. Wie ich von anderen Reisenden, die diese Strecke schon früher bereisten, erfuhr, verkehrte unser Zug schon immer auf der Strecke von Ulan-Ude nach Peking, immer mit sehr großer Verspätung. Irgendein Zwischenfall sorgte stets dafür und dies immer auf der Strecke zwischen Ulan-Ude und der chinesischen Grenze. Nach über einer

Stunde Aufenthalt kam endlich eine Ersatzlok, die unsere defekte Lokomotive ersetzte. Wir warteten noch den Gegenzug von Nauschki nach Irkutsk ab und fuhren endlich um 13.28 Uhr Moskauer Zeit tatsächlich weiter. Langsam kroch unser Zug Richtung russischer Grenzstadt Nauschki, die wir anstatt um 13.08 h erst um 15.12 h erreichten.

Vor der Ankunft mussten wir, wie schon vor Brest, Formulare mit den bekannten sonderbaren Fragen ausfüllen. Nachdem unsere Pässe nach der Ankunft eingesammelt wurden, führte der Schlafwagenschaffner die Schäfchen seines Waggons in einen Lebensmittelladen, keine hundert Meter vom Bahnhof entfernt, in dem wir tatsächlich sehr preisgünstig einkaufeten. Touristen anderer Waggons folgten uns und sorgten damit für ordentlichen Umsatz in dem sonst sicher nicht sehr frequentierten Geschäft dieser kleinen Grenzstadt. Nach unseren Einkäufen setzten wir uns wie die anderen Reisenden auf eine der am Bahnsteig aufgestellten Bänke, da unsere Abteile vom Schaffner abgesperrt waren. Der Bahnhof selbst war fein herausgeputzt: frisch renoviert, mit einer gepflegten Parkanlage am ersten Bahnsteig... Russland möchte offensichtlich bei den aus der Mongolei Anreisenden einen guten Eindruck erwecken. Die Stunden vergingen; dann begann endlich die Zollkontrolle, für die wir wieder in unsere Abteile gescheucht wurden und unsere Pässe zurück bekamen. Pünktlich verließ unser Zug, nun mit einer neuen Lokomotive ausgestattet, um 17.40 h Nauschki, überfuhr beim Kilometerschild 5903 die mongolische Grenze unter einem Torbogen, hielt dort unmittelbar an und wartete auf die Einfahrterlaubnis in Suche Bator, der mongolischen Grenzstadt.

Wieder hieß es einige Formulare auszufüllen, deren Sinn zumindest zweifelhaft war. Wer mag nur diese vielen Zettel lesen? Wer mag sich tatsächlich für die sonderbaren Fragen nach dem Gesundheitszustand und der Anschrift der nächsten Angehörigen interessieren? Niemand vermutlich! Unser Zug wurde einige Male hin und her bewegt. Wie sich herausstellte, wurden in der Mitte des Zuges ein Speisewagen und ein mongolischer Personenwaggon eingereiht. Um 0.21 h fuhren wir pünktlich in die dunkle Nacht hinaus und wir begaben uns zu Bett.

Am nächsten Morgen erreichten wir gegen 7.30 h bei Sonnenschein die mongolische Hauptstadt Ulan Bator, wo der Zug einen halbstündigen Aufenthalt einlegte. Am Bahnsteig boten fliegende Händler allerlei Souvenirartikel an. Da wir noch einen weiten Weg vor uns hatten kam ein Kauf nicht in Frage. Hier in Ulan Bator verließen auch etliche Mitreisende den Zug, um die Mongolei zu besuchen und erst einige Tage später weiterzureisen, während wir auf der Durchfahrt von der mongolischen Hauptstadt herzlich wenig sahen. Wir statteten nach der Abfahrt dem Speisewagen einen Besuch ab, um uns ein Frühstück zu genehmigen. Das Innere des Speisewagens war verschwenderisch mit mongolischen Schnitzereien verziert. Ursprünglich handelte es sich augenscheinlich um einen russischen Speisewagen, der wie von Dekorateur eines Opernhauses umgestaltet worden war. Das reichhaltige Frühstück war gut; der Preis von 10 US Dollar für ein Frühstück für dieses arme Land jedoch etwas hoch. Der Zug schlängelte sich in der Zwischenzeit über grüne, fast völlig baumlose Grashügel, eine Landschaft, wie aus einem Bilderbuch. Pferde waren zu sehen, Rinderherden, Schafe... Später wurde die Gegend zusehends trockener, bis jede Vegetation verschwunden war und eine reine Sandwüste vorherrschte. Hier waren auch Kamele zu sehen, wie man sie aus anderen Wüsten der Welt kennt. Sandstürme zwangen die Reisenden die Fenster schnell zu schließen, um nicht auch im Waggon eine Wüste zu schaffen. Nur zweimal hielt unser Zug auf seiner Fahrt zur chinesischen Grenze in kleinen staubigen Orten mit prächtigen

gen Bahnhöfen inmitten armseliger Häuser. Je mehr sich der Zug der chinesischen Grenze näherte, desto mehr wich die Wüste wieder zurück und tauchte spärliche Vegetation auf.

Mit nur geringer Verspätung erreichten wir den mongolischen Grenzbahnhof Dschamin Ude, wo uns wiederum unsere Pässe samt den von uns ausgefüllten Formularen abgenommen wurden. Die Grenz- und Zollbeamten und Beamtinnen sahen in Ihren schmucken Uniformen beeindruckend aus. Fast pünktlich um 20.38 h verließen wir den im mongolisch anmutenden Stil erbauten Bahnhof. Bei der Ausfahrt standen die mongolischen Grenzsoldaten entlang des Zuges für uns „Habt Acht“. Langsam fuhren wir bei bereits völliger Dunkelheit der chinesischen Grenze entgegen, passierten einen mongolischen Torbogen und hielten kurz an. Nach einigen Minuten sprang das Signal auf Grün, und wir durften nach China einreisen. Auch hier fuhren wir unter einem riesigen neuen Torbogen in China ein.

Der hell erleuchtete Bahnhof von Erlian empfing uns mit Marschmusik und einer Ansage in chinesischer, mongolischer und englischer Sprache. Dann wurden uns wiederum unsere Pässe samt den von uns ausgefüllten unvermeidlichen Formularen abgenommen. Währenddessen standen chinesische Soldaten entlang unseres Zuges stramm und verhinderten das Aussteigen. Nach 50 Minuten wurden wir in die Umspurrhalle gefahren, wo wir anstatt der russischen Breitspurdrehgestelle von 1520 mm europäische Drehgestelle mit 1435 mm Spurweite bekamen. Während dieses Vorganges durften die Reisenden nicht aussteigen, jedoch ungehindert von den leider nicht zu öffnenden Waggonfenstern aus fotografieren. Anschließend warteten wir noch längere Zeit in der Umspurrhalle, bis unser Zug wieder auf dem Bahnsteig 1 bereitgestellt wurde. Nun durften wir endlich aussteigen und einen Laden im Bahnhofsgebäude sowie die Bahnhofstoiletten besuchen. Unserem Zug wurden inzwischen noch ein Speisewagen und weitere Waggons nach Peking beigegeben. In diese durften die Einheimischen, die um diese nächtliche Stunde in der Bahnhofshalle geduldig warteten, endlich zusteigen. Für den chinesischen Speisewagen bekamen wir für das Frühstück und das Mittagessen am nächsten Tag von unserem Schaffner kostenlose Gutscheine. Kurz vor 1.00 h nachts fuhren wir pünktlich ab.

Die Nacht verlief wie gewohnt für uns. Nach so vielen Tagen im fahrenden Zug hatten wir keine Mühe gehabt gleich einzuschlafen. Was vielen Reisenden schwer fällt, nämlich im Zug zu schlafen, war für uns alltäglich geworden. Am nächsten Morgen besuchten wir den chinesischen Speisewagen, um unser Frühstück einzunehmen. Es war nach europäisch-amerikanischem Geschmack zusammengestellt und bestand keinesfalls aus einer Reissuppe, wie sie bei Chinesen sicher willkommen gewesen wäre. Wir fuhren den ganzen Vormittag durch das doch manchmal sehr trockene Nordchina. In Datong, wo früher die berühmten Dampflokomotiven gebaut wurden, bekamen wir aus unerfindlichen Gründen eine Diesellokomotive, anstatt der bisher verwendeten E-Lok und fuhren von nun an dauernd unter Draht durch eine zunehmend gebirgigere Landschaft. Einige Stunden vor Erreichen unseres Zieles Peking warteten wir während der Durchquerung des Gebirges mit malerischen Schluchten, das Chinas Hauptstadt im Norden umgibt, auf die berühmte chinesische Mauer. Leider vergeblich, weil unser Zug nicht mehr, wie noch vor wenigen Jahren, auf der klassischen Route nach Peking fuhr. Mit nur etwa 30 Minuten Verspätung erreichten wir nach Durchfahren des Südbahnhofes, in dem zahlreiche neue Hochgeschwindigkeitszüge bereitstanden, gegen 15.00 h den Pekinger Hauptbahnhof. Links am Bahnhofsplatz erkannte ich sofort unser Hotel, dessen Bild ich mir zu Hause noch auf der Hotelhomepage im Internet angesehen hatte. Beim Einchecken wurde unsere Reservierung mit der bereits zu Hause erfolgten Vorauszah-

lung nicht angenommen. Ich vermied jede Diskussion darüber im festen Glauben, es werde sich schon aufklären, was auch zwei Tage später mit der Rückbuchung auf meine Kreditkarte auch wirklich der Fall war.

Anschließend bummelten wir noch über die Chang An Straße, die Prachtstraße Pekings, bis zum Platz des Himmlischen Friedens, gingen am ehemaligen Hauptbahnhof im Zentrum, der heute unter anderem als Eisenbahnmuseum dient, vorbei und kehrten ins Hotel zurück. Wir waren von der Hitze (über 35 Grad), der extremen Luftverschmutzung und der langen Fahrt doch zu müde, um noch weitere Unternehmungen zu starten.

Am nächsten Morgen machten wir uns mit der U-Bahn vertraut und nützten den Vormittag zum Besuch der Verbotenen Stadt, einer der berühmtesten Sehenswürdigkeiten der Welt, über die mehrere Filme gedreht und dicke Bücher geschrieben wurden. Am Nachmittag brachte uns die U-Bahn zum Himmelstempel. Dort spazierten wir in der drückenden Sommerhitze durch den großen Park, in dem Laienmusiker spontan einen Chorgesang boten. Die sengende Sonne verhinderte auch an diesem Tag weitere Unternehmungen unsererseits.

Der Folgetag war dem Besuch der chinesischen Mauer und den Gräbern der Ming Kaiser gewidmet. Diesen Ausflug hatten wir schon von Österreich aus gebucht. Um 8.30 Uhr sollten wir von einer gemieteten Limousine abgeholt werden, was auch mit nur 20 Minuten Verspätung der Fall war. Einer von vier sehenswerten Mauerabschnitten, der in Pekings Nähe restauriert wurde, lag etwa 50 km vom Hotel entfernt. Auf der Autobahn bemerkten wir mehrere Autos, die auf dem Pannestreifen abgestellt waren und deren Insassen gebannt zum Himmel blickten. Wir taten es ihnen gleich und erlebten völlig überraschend eine teilweise Sonnenfinsternis, die sehr gut zu verfolgen war. Nach dieser kurzen Unterbrechung fuhren wir weiter zur chinesischen Mauer. Über die Mauer viel zu schreiben hieße „Eulen nach Athen“ zu tragen. Nur so viel: Schweißgebadet erklommen wir über zahllose Stufen steil ansteigend einige hundert Meter Höhe bis zu einem dritten Wachturm, wo uns die Hitze und die nachlassenden Kräfte eine weitere Besteigung nicht mehr lohnenswert erscheinen ließen. Die chinesische Mauer, sie wird in China einfach „Große Mauer“ genannt, ist auf jeden Fall einen Besuch wert und hat mich keinesfalls enttäuscht.

Mit der gemieteten Limousine fuhren wir nach einem Halt zum Mittagessen zu den Gräbern der Kaiser der Ming Dynastie. Anfangs spazierten wir über die heilige Allee, gesäumt von Tier- und Fabelwesen, den Gräbern entgegen und besuchten anschließend tief unter der Erde eines der Kaisergräber, das für die Besucher geöffnet wurde. So großartig der Bau der gesamten Anlage auch ist, so schlicht sind die eigentlichen Särgе aus einfachem rot lackiertem Holz. Dort unten tief im Berg war es zwar angenehm kühl, aber auch sehr feucht. Am späten Nachmittag wurden wir während eines tropischen Gewitters mit wolkenbruchartigem Regenguss und dem heutzutage unvermeidlichen Verkehrsstau wegen zu vieler Autos wieder ins Hotel gefahren.

Um acht Uhr abends erwartete uns Clemens, ein junger Vorarlberger, der ein siebenmonatiges Praktikum in Peking absolviert, in einem Hutong Restaurant zum Essen. Ein Hutong ist ein altes traditionelles Stadtviertel, das nur aus ebenerdigen ineinander verschachtelten kleinen Häusern, die sich um Innenhöfe scharen, gebildet wird. Einige Hutongs haben glücklicherweise die Bauwut der letzten Jahre überstanden. Mit der U-Bahn und einigem Durchfragen fanden wir erstaunlich gut dorthin und waren um Punkt acht Uhr am vereinbarten Hutong

Eingang. Das Essen war ganz typisch chinesisch, das heißt für uns doch etwas ungewohnt scharf. Es war aber auf jeden Fall ein einmaliges Erlebnis, das ich keinesfalls hätte missen mögen. Gegen 22.00 h waren wir mit der U-Bahn wieder im Hotel zurück.

Der darauf folgende Tag war dem Besuch des Mao Mausoleums gewidmet. Wir vergaßen die für den Eintritt nötigen Pässe, aber es gelang uns, den ersten Wachen mittels Bankomatkarte und Vorteilskarte unserer Sutterlüty Lebensmittelkette von zuhause, Personalausweise vorzutäuschen. Bei der Gegenstandskontrolle gelang es mir allerdings nicht, meinen Fotoapparat hineinzuschmuggeln, und wir wurden abgewiesen. So waren die 45 Minuten des Wartens vergeblich gewesen. Mittags fuhren wir in das von Clemens empfohlene Pearl Kaufhaus beim Himmelstempel, in dem man zwar keine Perlen, dafür aber alle möglichen und unmöglichen gefälschten Markenartikel zu kaufen bekommt. An den Eingängen versahen zu meiner Verwunderung Polizisten ihren Dienst, die für diese Art von Recht und Ordnung zu sorgen hatten. Ich erstand nach einigem Handeln eine Rolex Uhr, ein Diesel T-Shirt und Markenturnschuhe, die mich zu Hause ein Vermögen gekostet hätten, aber hier mit meinem Taschengeld leicht zu finanzieren waren. Das Verhalten der Verkäuferinnen ist noch erwähnenswert. Ihre Aggressivität beim Werben um den Kunden war bemerkenswert. Ich hatte noch niemals etwas Ähnliches erlebt. Sie führte bis zur Umarmung, um mich an den Verkaufsstand zu ziehen. In einer anderen Situation wäre mir dies nicht ungelegen gekommen...

Von Peking nach Hanoi

Dann fuhren wir ins Hotel zurück, wo wir unser Gepäck holten und in völlig überfüllten U-Bahnen nach mehrmaligem falschen Umsteigen bis zur Haltestelle „Militär Museum“ gelangten, das sich nur etwa einen Kilometer vom größten Pekingener Bahnhof, dem neuen Westbahnhof entfernt, befindet. Aus unerfindlichen Gründen hat dieser Bahnhof keinen U-Bahn Anschluss, sodass sich Abertausende von Reisenden entweder von der U-Bahnstation „Militärmuseum“ zu Fuß oder mit Autobussen und Taxis zum Bahnhof fahren lassen müssen. Das dadurch verständlicherweise entstehende folgende Chaos ist unbeschreiblich, ja man kann es nicht einmal eindrücklich fotografieren. Man muss das erlebt haben: unübersehbar große Menschenmassen drängten sich unter ständigem Körperkontakt auf viel zu wenigen Rolltreppen und auf viel zu wenigen Treppen und zwängten sich durch viel zu enge Türen mit ihren zahlreichen Gepäckstücken in das riesige Gebäude, warteten in riesigen aber dennoch immer noch viel zu kleinen etwa zwölf Wartesälen mit einem Fassungsvermögen von jeweils über 1000 Reisenden auf die Abfahrt ihres Zuges. Wir taten es ihnen gleich.

Etwa 30 Minuten vor Abfahrt unseres Zuges T5 nach Dong Dang in Vietnam mit unmittelbarem Anschluss nach Hanoi öffneten sich die Türen unseres Wartesaals und wir gelangten direkt zum Bahnsteig, wo unser Zug bestehend aus 20 Waggons, bereitstand. Unser Waggon L2 war ein 1.Klasse Liegewagen nach Dong Dang, dem ersten Bahnhof in Vietnam. Der Großteil des Zuges fuhr lediglich nach Nanning, das wir am Folgetag um 20.05 Uhr erreichen sollten. Die Liegewagenabteile verfügten über je vier Liegen im Abteil, das beste was chinesische Züge üblicherweise zu bieten haben. Über Zweibettabteile verfügen nur die Züge von Peking nach Moskau und seit wenigen Jahren auch nach Hongkong und Schanghai. Wir hatten unser Abteil, das sauber und klimatisiert war, von unserer pünktlichen Abfahrt um 16.08 h an bis gegen 20.40 h für uns alleine. Dann wurden die beiden oberen noch freien Liegen vom Schaffner zwei Reisenden nach Guilin und Nanning zugewiesen. Der ältere Reisende nach Nanning benahm sich auch typisch chinesisch, will heißen, öffentliches Hab und Gut

wird nicht geachtet. Beim Essen eines Pfirsichs lief der Fruchtsaft in Strömen auf den schönen Teppich, der uns als Bettvorleger diente. Die entstandenen unübersehbaren Flecken werden wohl nie mehr zu entfernen sein. Seine nassen Hände trocknete er anschließend an den schönen Brokatvorhängen ab und so weiter. Befremdend war für mich nur, dass die stolzen Chinesen uns als kulturlose Barbaren betrachten, während sie ihre eigene durchaus berühmte Kultur als erlesen ansehen. Ich machte mir so meine Gedanken darüber. Duschen besaß der Zug keine, jedoch verfügte unser Waggon über einen Waschraum mit drei Waschbecken, über deren Sauberkeit ich mich nicht beklagen konnte. Auch warmes Wasser wurde durch einen kleinen Boiler bereitgestellt. Ein Minimum an Körperpflege war also gewährleistet.

Das Frühstück nahmen wir am nächsten Morgen im nur zwei Waggon entfernten Speisewagen ein. Zur Auswahl stand auch ein amerikanisches Frühstück mit beidseitig gebratenem Spiegelei, Toastbrot, Marmelade, gesüßter heißer Milch und selbstverständlich ungesüßtem grünem Tee. Es schmeckte sehr gut. Für uns beide kostete das Frühstück zusammen 25 Yuan. Da das in kleinen Schachteln verpackte Essen in fahrbaren Minibars zu den Reisenden im Zug gebracht wird und Chinesen dies offenbar bevorzugen, war der Speisewagen nur sehr schütter besetzt. Als wir uns entschlossen, erst um 14.00 h, also für Chinesen zu einer völlig ungewöhnlichen Zeit, zum Mittagessen in den Speisewagen zu gehen, war es kein Wunder, dass wir dort mit der Bemerkung, der Speisewagen sei nun geschlossen, abgewiesen wurden. Mit dem Stromanschluss hatten wir Glück und Unglück in einem. Zwar gab es in unserem Abteil keine Steckdose, jedoch drei Stück im Gang unter den Fenstern des Liegewagens. Dort wollten nicht nur wir die Akkus der Mobiltelefone und ich den Akku meines I-Pod aufladen. Andererseits war es sehr unbequem, auf kleinen Klappsitzen im schmalen Gang und meinem Laptop auf den Knien mit diesem zu arbeiten. Dies nicht nur wegen der vielen Reisenden, die den Speisewagen aufsuchten, sondern auch wegen der Kinder, die meine Arbeit am Laptop mit allerlei Geplauder begleiteten. An ein konzentriertes Arbeiten war nicht zu denken. Außerdem fuhren immerzu die Minibars durch die Waggon, die den Reisenden Essen in Pappboxen, Früchte und Getränke anboten. Wir wollten jedoch das Essen im Speisewagen einnehmen, was uns leider nicht gelang. Die Verspätung unseres Zuges wuchs bei jedem Aufenthalt, sodass wir Nanning, wo unsere Kurswagen nach Vietnam abgehängt werden sollten, anstatt um 20.05 h erst mit 50 Minuten Verspätung erreichten. Die Abfahrt, die um 21.16 h angegeben war, verzögerte sich dadurch ebenfalls um etwa 50 Minuten. Da es aus unerfindlichen Gründen nicht erlaubt ist, während des Rangiervorganges im Waggon sitzen zu bleiben, wurden wir unterdessen in einem geräumigen und bequemen Sonderwarteraum untergebracht, der gut klimatisiert war und an einer Verkaufstheke Getränke und Kleinigkeiten zu essen angeboten wurden. Unser umfangreiches Gepäck verblieb unterdessen in unserem Abteil. Im Sonderwarteraum zählte ich nur 15 Fahrgäste nach Vietnam. Für einen Zug, der nur zwei Mal wöchentlich verkehrt, ist dies eine äußerst bescheidene Zahl. Man sieht daraus, dass heute für Urlaubsreisen dem schnellen Flugzeug der Vorzug gegeben wird.

Kurz vor der Abfahrt durften wir wieder in unsere Abteile zurückkehren. Nun waren wir alleine im Abteil. Bis zum letzten chinesischen Aufenthalt in Pingxian mussten wir noch etwa drei Stunden warten. Dort fand die Passkontrolle im Zug statt, wobei mein Passfoto angezweifelt wurde. Es wurde noch ein weiterer höherer Beamter – er war an zwei, anstatt eines Sternes auf seinen Achselklappen als solcher zu erkennen - gerufen, der offenbar seinen aufmerksam lauschenden Kollegen erklärte, dass mein eingedrucktes, anstatt eingeklebtes Foto

durchaus in Ordnung sei. So glaubte ich es trotz meiner nicht vorhandenen Chinesischkenntnisse verstanden zu haben. Mit den nötigen Ausreisestempeln in den Pässen der Reisenden versehen fuhr unser lediglich aus drei Waggons bestehender Zug weiter zur vietnamesischen Grenze, die wir erst nach Mitternacht erreichten. Nun mussten wir den Zug mit all unserem Gepäck verlassen und im Bahnhofsgebäude die Zoll- und Passformalitäten erledigen. Für die Hygienekontrolle wurde sogar unsere Körpertemperatur mittels Ohrfiebermesser ermittelt, wofür wir zwei Yuan – mangels vietnamesischen Geldes – bezahlen mussten und eine Quittung dafür bekamen. Ordnung muss sein! Selbstverständlich mussten wir wieder einige Formulare mit „wichtigen“ Fragen beantworten. Zusammen mit den Pässen gaben wir all dies an einem Schalter ab und hatten zu warten. Was mag nur mit unseren Papieren unterdessen gemacht worden sein? Auf jeden Fall wurden wir nach etwa einer Viertelstunde aufgerufen und bekamen die Pässe mit den nötigen Stempeln zurück. Inzwischen wurde auf einem Meterspurgleis, der üblichen Spurweite Vietnams, unser Zug, bestehend aus lediglich drei Liegewagen, bereitgestellt. Nach weiterem Warten durften wir endlich in einen der gut gekühlten Liegewagen einsteigen. Eigentlich hatten wir dafür die nötigen Platzkarten bereits in Peking bekommen. Dies schien jedoch die vietnamesische Schaffnerin nicht zu interessieren. Die Fahrgäste wurden von ihr verschiedenen Abteilen zugewiesen. Wir belegten jedoch die von uns gebuchten Liegen. Ordnung muss sein! Fast hätten wir zwei ältere Britinnen ins Abteil gelegt bekommen, die mich bereits im Wartesaal in Nanning „niedergefragt“ hatten. Diese beiden Damen bestanden zum Glück auch auf ihre reservierten Plätze, die sich nicht in unserem Abteil befanden. Stattdessen bekamen wir einen jungen Briten ins Abteil, der eigentlich auch einen anderen Platz gebucht hatte. Die vierte Liege blieb erfreulicherweise leer. Weshalb erfreulicherweise? Weil unser Abteil die Temperatur eines guten Kühlraumes hatte und ich mir eine zweite Decke, eben die der leeren Liege, schnappen und mich damit zum Schlafen gut einhüllen konnte.

Pünktlich um 3.50 h fuhren wir ab und ich fiel in tiefen Schlaf. Als ich erwachte war es nicht nur bereits 7.00 h und taghell, sondern auch merklich wärmer, jedoch trotzdem noch angenehm kühl. Offenbar hatte die Schaffnerin die Klimaanlage etwas heruntergedreht. Vielleicht wurde sie von anderen dem Erfrieren nahe Reisenden dazu gedrängt. Kurz vor unserer Ankunft in Hanoi überquerten wir Vietnams Schicksalsfluss, den Roten Fluss – auf einer langen kombinierten Fußgänger- und Bahnbrücke, fuhren anschließend fast durch die Wohnungen der Bevölkerung mitten durch die Stadt hindurch und erreichten pünktlich um 8.30 h den Hauptbahnhof Hanois. Beim Aussteigen traf mich die tropische Hitze wie ein unerwarteter Keulenschlag. Das Objektiv meiner Kamera lief sofort an, sodass mir kein Foto gelang. Am Bahnhofsausgang nahmen wir ein Taxi. Der Fahrer bemühte sich redlich, unser Hotel „Majestic Salute“ zu finden, von dem wir keine Adresse, aber den falschen Namen „Majestic Suite“ hatten. Es gelang ihm, und er hatte sich alleine schon für diese Meisterleistung seinen verlangten Lohn von fünf Dollar verdient.

Das Hotel liegt in der quirligen Altstadt in hervorragender Lage und war sehr angenehm und schön. Es hätte sicher mehr als die drei Sterne verdient. Unser Zimmer war eine Suite, denn wir hatten ein kleines Wohnzimmer mit Internetanschluss, das auf einen Dachbalkon hinaus führte. Dieser Zimmerteil war nicht so stark gekühlt wie das Schlafzimmer. Nach einer kurzen Erholung und Erfrischung machten wir uns auf zu einem Stadtspaziergang. Das Stadtzentrum mit dem berühmten See und der kleinen Insel mit einem kleinem Tempel in der Mitte war kaum zehn Gehminuten vom Hotel entfernt. Die Altstadt mit ihren vielen Händlern, die Kolonialbauten aus französischer Zeit und die Motorradflut waren beeindruckend. Ein pulsie-

rendes Leben einer asiatischen Großstadt brodelte um uns. Bereits zu Mittag waren wir von der tropischen Hitze völlig geschafft und verbrachten den Nachmittag im gekühlten Hotelzimmer. Wir gönnten uns noch ein Abendessen im Hotelrestaurant mit Aussicht über die Dächer der Altstadt und gingen früh zu Bett.

Am nächsten Morgen frühstückten wir bereits um 6.30 h im Dachrestaurant in unserem Sockwerk und machten uns dann auf zur Besichtigung des Regierungsviertels mit den schönen Villen, umgeben von ihren Gärten aus der französischen Kolonialzeit, die heute meist Regierungsstellen und leider nicht mehr zu Wohnzwecken dienen. So gelangten wir zum Ho Chi Minh Mausoleum, in dem die einbalsamierte Leiche des Staatsgründers der sozialistischen Republik Vietnam ruht. Der schier endlosen Schlange, vor dem riesigen, in grauem Stein erbauten, Mausoleum wollten wir uns aber doch nicht anschließen, denn das hätte unweigerlich ein mehrstündiges Warten erfordert. Wir begnügten uns mit der Besichtigung des im Park befindlichen Museums, das dem Staatsgründer gewidmet ist und bummelten anschließend am Mausoleum vorbei zum West See, der am Rande des Stadtzentrums in schöner Lage liegt. Auf unserem Weg kamen wir an alten Tempeln vorbei und gelangten durch Stadtteile, durch die wohl kaum Touristen gelangen. Der Weg führte uns am Hotel vorbei, wo wir eine kurze Rast einlegten. Da wir uns Eintrittskarten für das berühmte Wasserpuppentheater für die Vorstellung um 15.30 h gekauft hatten, besuchten wir diese äußerst sehenswerte Vorstellung mit typisch chinesisch-vietnamesischer, traditioneller Musik. Ein Besuch dieser Aufführung sei jedem sehr ans Herz gelegt. Er wird sicher nicht enttäuscht sein. Kein Wunder, dass wir einige Mühe hatten am Vortag überhaupt noch Karten für irgendeine der drei täglichen Aufführungen zu bekommen. Auf dem Weg zum Theater versuchten wir mittels unserer Maestro - Karte an zahlreichen Geldautomaten, an denen das entsprechende Logo angebracht war, zu Bargeld zu kommen. Leider waren wir nicht erfolgreich. Nur mit unserer Mastercard konnten wir am Geldautomaten unseres Hotels vietnamesische Dong beziehen. Da uns die tropische Hitze immer mehr die Kräfte raubte, kehrten wir bereits um 17.30 h ins Hotel zurück und erholten uns. Auf unserem Stadtspaziergang hatten wir auch ein Verbindungskabel für unseren Laptop gekauft und konnten daher vom Hotelzimmer aus ins Internet einsteigen und so mittels E-Mail mit unseren Freunden und Verwandten Verbindung aufnehmen. Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass wir auf unserer ganzen Reise bisher keine Probleme hatten, unser Mobiltelefon zu benutzen. Die Gebühren dafür waren allerdings sehr hoch, wie wir im Internet auf unserer Telefonrechnung während der Reise feststellen mussten. Den Tag ließen wir wieder im gekühlten Dachrestaurant unseres Hotels ausklingen.

Der nächste Tag war der Abreisetag aus Hanoi. Da unser Zug nach Saigon erst um 23.00 h abfuhr, stand uns ein anstrengender Tag bevor, denn wir mussten unser Zimmer um 12.00 h räumen, was ja bedeutete, dass damit die erholsame Kühle unseres Zimmers zum Wiederaufbau unserer Kräfte fehlte. Daher gingen wir etwas später zum Frühstück, bereiteten unser Gepäck vor, nahmen noch eine letzte Dusche und gaben unser Gepäck bei der Rezeption für die Abholung am gleichen Abend ab. Vergeblich suchten wir den am Vortag im Internet aufgeführten Bankomaten, der unsere Maestro - Karte akzeptieren sollte. Trotz eifrigen Bemühens unter sengender Tropenhitze misslang uns dies. Am angegebenen Standort fanden wir auf jeden Fall nichts. Unverrichteter Dinge machten wir uns zu Fuß auf den Weg zum Militärmuseum. Dort angekommen glaubten wir es sei lediglich über Mittag geschlossen – die Mittagspause war von 11.30 h bis 13.00 h angegeben - und besuchten das dem Museum angeschlossene Gartencafé. Andere vermeintliche Museumsbesucher taten es uns gleich. Als wir um 13.00 h nochmals Einlass begehrten, wurden wir darüber belehrt, dass das Museum

am Montag grundsätzlich geschlossen sei. Als wir ratlos vor dem Eingang standen, bot sich ein Motorradfahrer an, uns zu einem im Vietnamkrieg abgeschossenen B 52 Bomber der US Streitkräfte zu fahren, der als Monument in einem Teich, umgeben von Wohnhäusern ausgestellt sei. Wir handelten einen Preis von 50000 Dong – dem Gegenwert von etwa zwei Euro - aus und fuhren mit zwei Leichtmotorrädern los. Nach dieser Besichtigung fuhren uns die beiden Fahrer zu einem weiteren B 52 Freilichtmuseum mit ausgestellten Flugabwehrstellungen, Geschützen, Bombenblindgängern und Resten von abgeschossenen B 52 Bombern. Schließlich fuhren uns die beiden zum bereits am Stadtrand gelegenen Airforce – Museum mit einem großen Freigelände, in dem zahlreiches Fluggerät, wie Bomber, Jagdflugzeuge, Hubschrauber, Flugabwehrgeschütze und mobile Radaranlagen ausgestellt waren. Nach diesem sehenswerten Besuch wurden wir in das ehemalige Gefängnis, das schon zur französischen Kolonialzeit und später von den Vietnamesen für kriegsgefangene Amerikaner verwendet wurde, gebracht. Bedrückend wird aufgezeigt, welche entsetzliche Rolle des europäischen Kolonialismus in Vietnam gespielt hat. Auf dem Rückweg zum Hotel hielten unsere beiden Fahrer an, und es setzte das Nachverhandeln des Preises für unseren fast dreistündigen Ausflug ein. Gefordert wurden eine Million Dong. Es gelang uns nur mit großer Mühe, den Preis auf 670000 Dong zu drücken, was dem Gegenwert von 28 Euro entspricht. Es dürfte vermutlich ein sehr gutes Geschäft für unsere beiden Fahrer gewesen sein, da sie uns fröhlich zum Hotel zurück brachten. Uns war für das Gebotene dieser Preis aber trotzdem wert, denn das Motorradabenteuer durch das unbeschreibliche Verkehrsgewühl Hanois war ein einmaliges Erlebnis. Mit letzten Kräften erreichten wir unser klimatisiertes Hotel, in dem wir uns leider nicht mehr in unserem Zimmer erfrischen konnten. Das gekühlte Café bot einen gerade noch annehmbaren Kompromiss. Ich ließ es mir nicht nehmen, nochmals zu einer Shopping Tour zum Jeans-Einkauf in die Hitze der umgebenden Straßen der Stadt zurückzukehren – allerdings ohne Erfolg, da ich mich für keine Jeans entscheiden konnte. Es blieb nur der Rückzug ins Hotelrestaurant und in die Lobby, um uns noch vor der Abfahrt zum Bahnhof ein wenig zu erholen. Da wir an der Hotelrezeption angegeben hatten, gegen 20.00 h unser Gepäck entgegenzunehmen und zum Bahnhof fahren zu wollen, brachte uns der Hotelpage Dienst beflissen zur angegebenen Zeit unser Gepäck und rief ein Taxi herbei, mit dem wir bereits gegen 20.20 h am Bahnhof eintrafen. Dort fanden wir zwar trotz der Menschenmassen noch zwei freie Sitzplätze in einem Wartesaal, aber es war uns mangels Klimaanlage binnen weniger Minuten so heiß, dass wir uns bis gegen 22 Uhr in das klimatisierte Schnellimbiss-Restaurant des Bahnhofs zurückzogen.

Von Hanoi nach Saigon

Es gibt täglich mehrere Züge, die Hanoi mit Saigon verbinden. Der schnellste ist der S3, der für die 1726 km 29,5 Stunden benötigt, eine durchaus respektable Zeit für einen Schmalspurzug mit 12 Waggons auf einer 1-Meter Spur, ein Erbe der französischen Kolonialzeit. Da unser Zug erst um 23.00 h abfuhr, öffnete man das Tor zum Bahnsteig 1, wo unser Zug bereitstand, erst kurz nach 22.00 h. Wir suchten nicht lange nach unserem Waggon Nr. 11, der als zweitletzter im Zugverband eingereiht war. Diese 1. Klasse-Liegewagen mit ihren Vier-Bett-Abteilen sind das Beste was Vietnams Eisenbahn zu bieten hat. Über Schlafwagen verfügen die Eisenbahnen dieses Landes leider nicht. Wir erwarteten daher zu Viert zu sein, aber es kam noch schlimmer. Ein vietnamesisches Ehepaar, die Ehefrau war augenscheinlich hochschwanger, mit einem kleinen Jungen und unglaublich viel Gepäck bevölkerte ge-

meinsam das Abteil, in dem wir zu unserem großen Pech die beiden oberen Liegen hatten. Im Zwischenraum zwischen den unteren beiden Liegen befand sich zusätzlich ein großes Kinderauto, sodass sich der Klapptisch nicht verwenden ließ. Zusätzlich war jeder Winkel mit Sachen voll gestopft. Uns blieben nur die oberen beiden Liegen mit den dortigen Ablagen als Rückzugsgebiet. Das war unsere bescheidene Bleibe für die fast 30-stündige Fahrt nach Saigon. Dass sich der kleine Junge nach seiner Fütterung auch noch übergeben musste, machte unsere Lage vollends unerträglich. Von einer erholsamen Reise konnte folglich keine mehr Rede sein, von einer erlebnisreichen aber durchaus. Auch die Sauberkeit des Waggons ließ sehr zu wünschen übrig. Nicht dass der Waggon augenscheinlich schon in die Jahre gekommen war stellte ein Problem dar, Vietnam ist ein armes Land, aber bei den vielen Arbeitslosen sollte doch mehr Putzpersonal für die Sauberkeit zu finden sein. Die vielen kleinen Tierchen, die im Abteil überall herumkrochen – Insektenkundler hätten ihre helle Freude daran gehabt – waren sehr unappetitlich. Leider konnten wir wegen unserer vietnamesischen Mitreisenden im Abteil während der Fahrt die schöne Landschaft kaum genießen, denn dazu hätten wir in den ungekühlten heißen Gang hinausgehen müssen, wo man sich nicht einmal auf Notsitzen niederlassen konnte. Eines der Fenster ließ sich jedoch öffnen und ermöglichte es mir, wenigstens Fotos zu machen. Lange hielten wir es allerdings im Gang nicht aus und wir flüchteten wieder auf unsere Pritschen, von denen wir wegen der Höhe über den Fenstern kaum einen Blick nach draußen werfen konnten. Leider war auch der Speisewagen weit entfernt.

Der Zug hielt nur alle vier bis fünf Stunden. Während der etwa zehn Minuten dauernden Aufenthalte konnten wir kurz auf den Bahnsteig treten und die Gelegenheit nützten, um bei den zahlreichen Händlern etwas zu kaufen. Einige Abteile von uns entfernt fuhr ein seit vielen Jahren in Berlin bei der Bahn beschäftigter Vietnameser mit seinem 15-jährigen Sohn und seinen in Hanoi lebenden Verwandten zum Verwandtenbesuch ebenfalls nach Saigon. So hatten wir eine günstige Gelegenheit ein wenig Deutsch zu sprechen und uns die doch manchmal schwierige Lebensweise der in Deutschland lebenden ehemaligen Gastarbeiter aus Vietnam in der einstigen DDR erklären zu lassen. Für die zusätzliche Übersetzungshilfe bei kleinen Einkäufen am Bahnsteig waren wir außerdem sehr dankbar, denn der Junge sprach fließend Deutsch und Vietnamesisch. Leider hatte ich mir vor der Abfahrt durch ein Eis, dem ich nicht widerstehen konnte, eine Darmverstimmung zugezogen, was mich fast zum Dauergast auf der Zugtoilette werden ließ. So verging der zweite Reisetag. Es wurde wegen der Äquatornähe bereits um 18.00 h dunkel. Die kommende Nacht war kurz, denn die Ankunft in Saigon sollte um 4.30 h in der Früh stattfinden. Tagsüber stellten wir bei den Aufenthalten eine Verspätung von etwa 25 Minuten fest. So erwarteten wir auch eine Verspätung bei der Ankunft, die auch tatsächlich erst um 4.45 h erfolgte. Mit einem der vielen bereit stehenden Taxis fuhren wir für weniger als 3 Dollar ins Hotel „Rex“, wo wir erstaunlicherweise – Vietnamesen waren sonst ausnahmslos überaus freundlich zu uns - nicht gerade freundlich empfangen wurden. Dort mussten wegen der frühen Ankunft einen halben Tag zusätzlich bezahlen, hatten dafür aber auch endlich die lang ersehnte Dusche. Nach kurzer Erholung machen wir einen kleinen Spaziergang zum nahen Postamt, um uns dort Briefmarken und Ansichtskarten zu kaufen. Wir besuchten die gegenüber liegende katholische Kathedrale und spazierten zum ehemaligen Präsidentenpalast, der am 30. April 1975 bei der Erstürmung durch die Panzer der Vietcong eine so unrühmliche Rolle spielte. Im dem den Palast umgebenden Park sind diese beiden von China während des Vietnamkrieges gelieferten Panzer als Denkmal ausgestellt. Wegen der anstrengenden Anreise und der tropischen Hitze

waren unsere Kräfte für diesen ersten Tag in Saigon bereits erschöpft und wir kehrten schon kurz vor Mittag in unser schönes gekühltes Zimmer zurück, das nur den Nachteil hatte, über keine Schall isolierenden Fenster zu verfügen, was beim ständig brausenden Verkehr auf den Straßen Saigons doch unangenehm war.

Kaum legte ich mich aufs Bett schlief ich auch schon ein und erwachte erst nach 17.00 h wieder. Wir entschlossen uns noch zu einem kleinen Spaziergang zum Saigon Fluss und auf der Uferpromenade und wollten, wenn die Gelegenheit günstig wäre, eine kleine Bootsfahrt durch den Hafen machen. Auf der Promenade trafen wir auf eine Hongkong Chinesin und eine in den USA lebende Vietnamesin, die ihrer chinesischen Freundin ihre ehemalige Heimat zeigen wollte. Sie waren gerade im Begriff, eine Bootsfahrt zu beginnen und fragten uns, ob wir uns nicht daran beteiligen wollten. Mich muss man zu solchen Unternehmen sicher nicht zweimal bitten, waren doch die beiden 25-jährigen ganz entzückende Wesen. Das drohende Unwetter, das sich mit schwarzen turmhohen Wolken über uns zusammenbraute und der hereinbrechende Abend hielten mich sicher nicht davon ab, das Angebot auf der Stelle anzunehmen. Die Vietnamesin stürzte beim Einstieg ins Boot so unglücklich auf der steinigten Uferböschung, dass sich eine blutige Wunde auftat. Nur gut, dass ich ihr wenigstens ein mit Alkohol als Desinfektionsmittel getränktes Erfrischungstuch anbieten konnte, das sie sich auf die blutende Wunde band. So wurden die einstündige Bootsfahrt und der anschließende gemeinsame Besuch eines Cafés insofern zum Erfolg, als wir unsere E-Mail-adressen austauschen konnten. Leider flogen die beiden „Süßen“ anderntags bereits in die USA und nach Hongkong zurück. Vielleicht konnte jedoch damit ein Grundstock für ein zukünftiges Treffen gelegt, damit nicht das gemeinsame Foto, das wir im Café machten, die einzige Erinnerung an den gelungenen Abend bleibt. Gegen 20.00 h kehrte ich in das Hotelzimmer zurück und konnte wegen des starken Cafés, den ich getrunken hatte, lange nicht einschlafen.

Für den kommenden Morgen hatten wir für 8.30 h einen Ausflug zu den Cu Chi Tunnels gebucht, die etwa 60 km nördlich von Saigon erhalten sind. Sie stellen einige der wenigen Überbleibsel aus dem Vietnamkrieg dar, wo sich die von uns so bezeichneten Vietcong vor den US Truppen verbargen und von denen aus sie ihre Angriffe starteten. In diesen weit verzweigten Tunnelsystemen waren auch Notlazarette und Küchen untergebracht. Die fürchterliche Enge ließ nur vermuten, welches bedrückendes Dasein die Menschen über lange Zeit im Krieg dort erdulden mussten. Ein kurzes Stück kroch ich in einem dieser Tunnel selbst hindurch. Es war ein beeindruckendes Erlebnis und ließ mich einen Hauch von dem Gefühl spüren, über längere Zeit dort unten leben zu müssen. Außerdem konnte ich an einem Schießstand mit einer AK 47 einige Schüsse auf eine Schießscheibe abgeben. Auch dies war für mich ein erstmaliges Erlebnis mit einem solchen Gewehr.

Nach dem Besuch dieser äußerst sehenswerten Tunnel mit der angeschlossenen Ausstellung wurden wir zum Kriegsmuseum ins Stadtzentrum gefahren, wo auf äußerst drastische Art und Weise zahllose Bilder unbeschreiblicher Grausamkeiten die Gräueltaten der US Truppen aufgezeigt wurden, die diese während des bis heute nicht gesühnten Vietnam Krieges verbrochen hatten. Wohl niemand bleibt von dem im Museum Ausgestellten ungerührt. Zu entsetzlich ist das Gezeigte. Dieses Museum ist ein eindrückliches Mahnmal gegen Krieg und Gewaltherrschaft.

Gegen 16 Uhr kehrten wir ins Hotel zurück, wo wir uns nach einem kurzen Imbiss im Dachrestaurant unseres Hotels in gewohnter Weise von den Strapazen des Tages im klimatisierten Zimmer erholten und uns am Abend doch noch aufrafften, um im Swimming Pool auf dem Dach unseres Hotels einige Runden zu schwimmen. Wie bereits im Hotel in Hanoi, so konnten wir auch hier im Hotel Rex das Deutsche Fernsehprogramm „DW TV“ sehen und waren somit in unserer Muttersprache über die wichtigsten Weltereignisse informiert. Erstaunlich ist bei diesem Fernsehprogramm aus Deutschland, wie wenig Sendezeit in deutscher Sprache und wie viel in englischer Sprache gesendet wird. Dies ist ein weiterer Beweis, wie wenig die Muttersprache in Deutschland selbst geschätzt wird.

Der nächste Tag sollte dazu dienen, unsere Busfahrkarten für den folgenden Tag nach Phnom Penh zu besorgen. Wir hatten immerhin die Anschrift des Reisebüros, das uns die bereits in Österreich bezahlten Fahrkarten und den Fahrplan besorgen sollte. So ließen wir uns nach dem Frühstück erklären, wo die angegebene Straße unseres Reisebüros liegt und machten uns zu Fuß auf den Weg. Er führte uns an der großen gedeckten Markthalle vorbei, in der es schier alles, aber auch wirklich alles, zu kaufen gab, von Lebensmitteln bis zu gefälschten Markenuhren. Wir gingen durch den lang gestreckten und sehr gut gepflegten Stadtpark bis zu dessen Ende, drängten uns anschließend durch das Verkehrsgewühl und fanden schnell die gesuchte Straße, die wir auf der Suche nach der sonderbaren Hausnummer 59/43 B entlanggingen. Wenn 59 die Hausnummer sein sollte, so standen wir vor dem gesuchten Haus, aber was bedeutete 43 B? Wir begannen uns in Geschäften zu erkundigen – vergeblich. Nach längerem Suchen fragten wir einen Polizisten, der uns andeutete, wir sollten in eine kleine Gasse beim Haus mit der Nummer 59 gehen. Das Geheimnis lüftete sich. Die schmalen Häuser in dieser sich stets verzweigenden Gasse hatten zusätzliche Nummern. Schließlich standen wir vor einem mit einem Scherengitter verschlossenen Gebäude mit der Nummer 43 B und der Anschrift unseres Reisebüros über dem Eingang. Wir zwängten uns hinein und standen in einem Raum, in dem mehrere junge Frauen an Computerbildschirmen arbeitend uns mit Staunen ansahen. Auf unser Nachfragen kam ein Herr auf uns zu, der sich unser Anliegen anhörte. Offensichtlich wurde vergessen, uns die Busfahrkarten ins Hotel zu schicken. Auch wenn ich nicht des Vietnamesischen mächtig war, so verstand ich das Donnerwetter, das der Herr mit seiner offenbar dafür verantwortlichen Angestellten machte. Zu uns gewandt war er jedoch sofort freundlich und fröhlich, wohl wissend, dass wir kein Wort von der Auseinandersetzung verstanden. Wir erklärten, die Angelegenheit sei überhaupt kein Problem für uns gewesen, der Spaziergang durch die Stadt ein Vergnügen und sehenswert gewesen und überhaupt sei alles Bestens. Schließlich wollten wir der Angestellten keine Schwierigkeiten bereiten, denn in diesen Ländern ziehen Fehlverhalten von Bediensteten oft schlimme Konsequenzen nach sich. Wir wanderten nach diesem Erlebnis auf anderen Straßen in Richtung unseres Hotels zurück und besuchten auf diesem Weg noch die große Markthalle, wo ich mir für 20 Euro eine gefälschte „Breitling Uhr“ kaufte. Nach einer kurzen Rast im Zimmer und einem Mittagessen im Hotel bummelten wir noch an der Uferpromenade des Saigon Flusses entlang und buchten einen einstündigen Bootsausflug zu einem Freizeitgelände, das augenscheinlich von vielen Einheimischen zur Erholung genützt wird. Im vietnamesischen Stil waren dort alte Holzhäuser aufgebaut, Teiche angelegt und Restaurants eingerichtet. Offensichtlich wurde dieses Gelände auch von frisch vermählten Paaren für ihre typischen Hochzeitsfotos genutzt, denn wir trafen auf zahlreiche dieser jungen Ehepaare, die sich von ihren mitgebrachten Fotografen in romantischen Posen ablichten ließen. Wir wählten einige nette Stellen im Park für ähnlich romantische Bilder, ohne

Hochzeit versteht sich. Dann fuhren wir wieder mit dem Boot durch den Hafen der Stadt zurück und erfrischten uns noch am Hotel Swimmingpool. Der Hafen Saigons machte nebenbei bemerkt keinen sehr modernen Eindruck, trotz der vielen Container, die dort verladen wurden. Im Gegensatz zu Häfen wie Rotterdam oder Barcelona, die ich von früheren Reisen her kenne, wurde hier viel händisch und wenig automatisch verladen. Vietnam ist allerdings ein aufstrebendes Land. Ich bin sicher, dass sich mir in wenigen Jahren ein völlig anderes Bild des Hafens bieten wird.

Von Saigon nach Phnom Penh

Der kommende 1. August war unser Abreisetag nach Phnom Penh. Nach einem ausgiebigen Frühstück packten wir unsere Sachen zusammen und fuhren mit einem Taxi zum Busbahnhof, wo unser Bus um 9 Uhr nach Phnom Penh abfahren sollte. Wir kamen gerade um 8.00 Uhr dort an, sodass es uns noch möglich war, die Fahrkarten für den 8.00 Uhr Bus umschreiben zu lassen und wir somit ohne Wartezeit gleich abfahren konnten. Über eine Stunde lang quälte sich der Bus durch den schier endlosen Verkehrsstau Saigons, sodass wir für die lediglich 150 km bis zur vietnamesischen Grenzstadt Moc Bai fast vier Stunden benötigten. Vor Jahren wurde eine noch aus der französischen Kolonialzeit stammende Bahnstrecke, die in diese Richtung verlief, eingestellt. Dies war meines Erachtens ein großer Fehler. In unserem klimatisierten Bus war neben dem Fahrer noch weiteres Personal vorhanden, das unsere Pässe einsammelte, die nötigen Formulare – die wievielen mögen es bereits gewesen sein? – für uns ausfüllten und uns vor der Grenze alles zurückgaben. Zur Grenzkontrolle mussten wir aussteigen, ins Gebäude gehen und in der Warteschlange lediglich 20 Minuten warten. Dann fuhren wir mit dem Bus nur wenige Hundert Meter zur kambodschanischen Grenzkontrollstelle weiter, wo wir neuerlich aussteigen mussten. Auch hier mussten wir nur etwa 20 Minuten warten, wobei wir eine uns schon bekannte Gesundheitserklärung auszufüllen hatten. Offensichtlich haben mehrere Staaten Asiens sehr große Angst vor der bei uns als Schweinegrippe bekannten Seuche, die derzeit in allen Medien diskutiert wird. Kaum einen Kilometer hinter der Grenze hielten wir zum Mittagessen für etwa eine halbe Stunde an einer einfachen Raststation an, wo viele Busse einen Essenshalt einlegten. Bezahlt werden konnte hier sowohl mit vietnamesischen Dong, als auch in US Dollar. Dann konnten wir unsere Fahrt nach Phnom Penh fortsetzen. Fuhr unser Fahrer auf den Straßen Vietnams noch sehr langsam, so ritt ihn wohl jetzt der Teufel. In halsbrecherischer Fahrt mit waghalsigen Überholmanövern und Dauerhupen stürmte er Kambodschas Hauptstadt entgegen. Die Armut in diesem Land schien mir nicht so groß wie befürchtet zu sein. Offenbar geht es auch in diesem von der neueren Geschichte so sehr gequälten Land wirtschaftlich bergauf. Lediglich an einer Fähre über den Mekong, wo wir etwa 20 Minuten warten mussten, bettelten die Kinder sehr aggressiv, nachdem ich ihnen einige übrig gebliebenen kleinen Dong Scheine aus dem Fenster gereicht hatte.

Gegen 15.00 h kamen wir in Phnom Penh an und nahmen uns für die Fahrt ins Hotel „Castle“ ein Motorradtaxi, wie sie zuhauf auf den Straßen Kambodschas verkehren. Wir bezahlten dafür drei Dollar, was vermutlich ein guter Preis für den Fahrer war, uns jedoch angemessen erschien. Nach einer kurzen Erfrischung im Hotelzimmer machten wir einen Bummel entlang der Uferpromenade des Tonle Sap Flusses und gingen dann weiter zur Hauptpost und dann zum Bahnhof. An der Hauptpost kauften wir uns Briefmarken, wofür uns die Rechnung in Dollar angegeben wurde. Offenbar dient die eigene Währung nur noch als gelegentlicher Ersatz, denn fast überall wurden die Preise in Dollar angegeben. Am

Hauptbahnhof angekommen stellten wir fest, dass der Bahnverkehr im Lande völlig stillgelegt war. Die an den Bahnsteigen bereitgestellten Waggons waren nur als Schrott zu bezeichnen und auch die mit Containern beladenen Züge waren schon lange nicht mehr bewegt worden. Der einsetzende Regen hielt uns vor weiteren Erkundigungen des Geländes ab. Am nächsten Tag stellten wir bei einer Fahrt im Umland fest, dass die Schienen der Bahnstrecke zur Hafenstadt Kampong Som verrostet waren und schon lange keine Züge mehr verkehrten.

Unser Rückweg zum Hotel führte uns durch die quirlige Innenstadt und über den alten Markt, wo die ganze Stadt irgendetwas zu verkaufen schien. Das Chaos auf den Straßen war unbeschreiblich. Mopeds und Fußgänger machten sich gegenseitig den wenigen Platz streitig. Verkehrsregeln schien es nicht zu geben. Die Gerüche waren ebenfalls unbeschreiblich. Feine Nasen hätten sicher kapituliert. Immerhin wird aber sehr viel gebaut, was bedeutet, dass Geld vorhanden ist und auch investiert wird. Leider wurde gerade an der einst so berühmten Uferpromenade des Tonle Sap Flusses, an dem die Stadt liegt, umfangreich gebaut, sodass unser Spaziergang sehr eingeschränkt war. Wir nützten noch unseren Swimming Pool zur Erfrischung und unser schönes Dachrestaurant mit seiner guten Küche und gingen etwas früher zu Bett.

Für den kommenden Tag hatten wir unseren Taxifahrer, er uns mit einer Mopedrikscha vom Busbahnhof zum Hotel brachte, für 9.00 h zu einer Besichtigungsfahrt zum Hotel bestellt. Pünktlich war er zur Stelle und versprach uns für 20 Dollar zu eine weitläufige Rundfahrt. Zuerst fuhren wir zu einer Basis der kambodschanischen Streitkräfte 15 km außerhalb der Stadt, wo ich für 50 Dollar etwa 20 Schuss mit einem M5 Gewehr auf dem Schießstand abfeuern konnte. Anschließend fuhren wir zu den berüchtigten „Killing Fields“, wo die Khmer Rouge während ihrer Schreckensherrschaft Tausende von Männern, Frauen und Kindern grausam ermordeten. Dieser von Touristen viel besuchte Ort ist heute eine bedrückende Gedenkstätte mit angeschlossenem Museum. Hier werden Bilder und Mordwerkzeuge gezeigt – Hacken, Prügel, Macheten, sowie der Baum, an den die Mörder die Babys zerschmetterten – die sichtbare Betroffenheit bei den Besuchern hervorriefen. Nach diesem große Betroffenheit und Nachdenklichkeit evozierenden Besuch fuhren wir zum Tuol Sleng Folterzentrum der Roten Khmer im Stadtzentrum. Hier wurde ein weiteres Mal die unfassbare Barbarei der Roten Khmer sichtbar gemacht. An diesem Ort wurden die Menschen, darunter auch Kinder, auf unbeschreibliche Art und Weise zu Tode gefoltert. Ich kann es immer noch nicht verstehen, dass damals auch Österreich im Schlepptau der USA dieses Mörderregime als rechtmäßige Regierung vor der UNO anerkannte, nur weil die Gegner dieser Mörderbanden vietnamesische Kommunisten waren, die gegen die USA Krieg führten.

Im Anschluss daran fuhren wir zum Königspalast, wo die architektonischen Kostbarkeiten des Landes zu sehen waren. Der exotische Prunk und die verschwenderische Pracht der Pagoden, Stupas und Tempel sind durch Worte nicht ausreichend zu beschreiben. Als Beispiel möchte ich die berühmte Silberpagode erwähnen, deren großer Fußboden aus reinen Silberbarren besteht, die ein Gesamtgewicht von fünf Tonnen haben. In so einem armen Land wie Kambodscha, empfand ich den Gegensatz zwischen arm und reich als besonders schmerzlich.

Nach diesem beeindruckenden Besuch kehrten wir ins nahe Hotel zurück und packten einige Sachen zusammen, die ich im Laufe der Reise gekauft hatte, die mir aber nun viel Platz im

Gepäck wegnahmen und mir so ein großes Gewicht bescherten. Auf dem Postamt packte man mir alles in eine Schachtel, klebte es überaus gut zu und nahm es für 63 Dollar als Schiffsfracht an. Ich bin schon gespannt, ob und wann ich diese Dinge zu Hause wieder sehen werde. Nach der Rückkehr ins Hotel gönnten wir uns noch zur Erholung ein Bad im Hotel eigenen Swimmingpool.

Von Phnom Penh nach Siem Reap

Nach dem Frühstück um 6.00 h am nächsten Morgen fuhren wir für einen „schlappen“ Dollar mit einem der vielen ständig vor dem Hotel wartenden Motorradtaxi zum nahen Flusshafen, wo um 7.30 h – anstatt wie angegeben um 7 Uhr – unsere Fahrt nach Siem Reap begann. Unser Schiff war offensichtlich ein in Russland ausgedientes Schnellschiff der Marke „Raketa“, wie man sie auf vielen Flüssen Russlands für den Personenverkehr verwendet. Über der Kapitänsbrücke befand sich noch eine kyrillische Aufschrift. Ich war erstaunt, lediglich Touristen auf unserem Boot anzutreffen und keine Einheimischen. Offensichtlich ist die Straße nach Siem Reap inzwischen in gutem Zustand, sodass der Bus billiger als das Schiff war. Noch vor wenigen Jahren galten Kambodschas Straßen als abenteuerliche Verkehrswege, die nur mit Geländefahrzeugen benützt werden konnten. Die Einheimischen wählen daher für die Fahrt sicher das billigste Verkehrsmittel. Die Touristen wiederum geben dem schnellsten Verkehrsmittel den Vorzug und das ist selbstverständlich das Flugzeug, das die beiden Städte in einer halben Stunde verbindet, während das Schiff über fünf Stunden dafür benötigt. Dass diesen Touristen dadurch ein einmaliges Reiseerlebnis entgeht ist allerdings sicher. Ich möchte diese Bootsfahrt im Nachhinein betrachtet unter keinen Umständen missen, bot sie mir doch unvergessliche Einblicke in das Leben der Menschen am Ufer des Tonle Sap Flusses und des gleichnamigen Sees.

Die schnelle Fahrt führte uns an den armseligen Behausungen am Flussufer entlang vorbei. Was mir romantisch erschien und zu stimmungsvollen Fotos verhalf, sahen diese am Rande des Existenzminimums Lebenden sicher in einem ganz anderen Lichte. Gleichwohl war diese Fahrt für mich ein wunderbares Erlebnis, konnte ich doch auf dem Dach und dem Vorderschiff sitzend die schnelle Fahrt im erfrischenden Fahrtwind in vollen Zügen genießen, anstatt unter Deck in klimatisierter Luft durch getönte Scheiben die vorbeiziehende Landschaft zu betrachten. Gegen 13.00 h erreichten wir den armseligen Hafen Siem Reap, falls er überhaupt als Hafen bezeichnet werden kann, denn er bestand nur aus einem Steilufer, von dem aus ein Brett auf unser Boot gelegt wurde. Diese Anlegestelle liegt weit außerhalb der Stadt. Hier wartete schon ein Motorradtaxi auf uns, das wir bereits im Voraus im Hafen in Phnom Penh für 4 Dollar bestellt hatten. Die Fahrt in die Stadt war wieder ein schönes Erlebnis. Ein Auto als Taxi hätte sicher keine so eindruckliche Fahrt geboten. Ich habe diesen einfachen Motorradtaxi in Asien immer den Vorzug vor den Autos gegeben. Sie stellen eine Weiterentwicklung der einst weltweit so berühmten Fahrradrikschas dar, die während der Kolonialzeit in ganz Asien zu finden waren. Nun dient eben nicht mehr die Menschenkraft, sondern ein Motor als Antrieb, und die Fahrgäste sitzen nicht mehr auf einer Bank vor dem Fahrer, sondern werden in einem Anhänger hinter dem Fahrer durch die Gegend gezogen. Geblieben sind allerdings zwei sich gegenüber liegende Sitzbänke und das Dach, von dem bei Bedarf von allen Seiten Planen herabgelassen werden können, um bei tropischen Regengüssen die Fahrgäste zu schützen. Auf unserer Fahrt in die Stadt wurden wir von mehreren solcher Gefährten überholt, in dem Touristen unseres Bootes saßen, die augenscheinlich diese Fahrten ebenfalls genossen. Das Auto stellt eben nicht

überall einen Fortschritt dar. Geschwindigkeit alleine ist noch kein Reisekomfort. Unser Fahrer scheute sich offensichtlich, uns mit seinem armseligen Fahrzeug bis zur Eingangstüre unseres noblen Hotels zu fahren. Das „Somadevi Angkor Hotel“ hatte seine vier Sterne zu Recht verdient. Wir erfrischten uns im Zimmer und genossen das vorzügliche Restaurant, denn eines gab es auf dem Schiff nicht. Es gab nichts zu essen und nichts zu trinken. Getränke hatten wir vorsorglich in Form einiger Flaschen Mineralwasser mitgenommen. Im Hotel fanden wir auch bereits die Busfahrkarten für den übernächsten Tag nach Poipet an der thailändischen Grenze vor.

Unser Taxifahrer bot sich für den kommenden Tag als Fahrer an, was wir gerne annahmen. Wir bestellten ihn um 9.00 h zum Hotel. Er wolle vor dem Eingangstor zum Hotelgelände warten und nicht direkt bei der Türe. Der Morgen bot einen schönen Blick vom Balkon unseres Zimmers auf den Swimmingpool und die umgebende tropische Landschaft. Vor der Besichtigung Angkors gönnten wir uns noch ein Morgenbad im Swimmingpool und wollten anschließend im Postamt Briefmarken besorgen, als wir vor dem Hoteleingang bereits um 8.30 Uhr unseren Fahrer antrafen. So fuhren wir mit ihm zum Postamt, wo wir nicht nur Briefmarken, sondern auch Ansichtskarten bekamen und uns die geschäftstüchtige Verkäuferin zusätzlich Sondermarken für 23 Dollar anhängte. Nun aber ging es wirklich zu einer der berühmtesten Sehenswürdigkeiten der Welt, der Tempelanlage von Angkor. Die Eintrittskarte wird mit einem am Schalter angefertigten Foto versehen und kostet für einen Tag 20 Dollar, was angesichts des riesigen Restaurationsaufwandes sicher nicht zu hoch ist. Mit unserem Motorradtaxi fuhren wir zuerst zum Haupttempel Angkor Wat, einer wahrhaft riesigen Anlage, die zu Recht als eine der berühmtesten Sehenswürdigkeiten der Welt gilt. Eine ausführliche Beschreibung überlasse ich den zahllosen Büchern, die darüber erschienen sind. Sie übertreiben sicher nicht die Bedeutung dieser Bauwerke, die vor über hundert Jahren fast durch Zufall völlig vom Urwald überwuchert entdeckt wurden. Der Fahrer brachte uns noch zu weiteren sehenswerten Bauten der alten Khmer Hauptstadt, der Bayon Tempelanlage, der Tempelanlage des Leprakönigs, der Elefantenterrasse und zum immer noch vom Urwald überwucherten Tempel Ta Prohm. Hier konnte ich einen Eindruck gewinnen, mit welcher Macht sich der Urwald die alten Bauwerke einverleibte. Riesige Bäume stülpten sich mit ihren Wurzeln über Tempel und Mauern. Ein einzigartiger Anblick für mich! Nach den vielen verschiedenen Landschaften, die ich bisher auf dieser Reise sah, kam nun auch der Urwald dazu. Unser Fahrer wartete mittags bei einem der zahllosen kleinen Restaurants an den Elefantenterrassen auf uns, wo wir zwar auch etwas essen wollten, dabei aber unablässig von Kindern, die alle möglichen Dinge verkaufen wollten, bedrängt wurden. Obwohl ich großes Verständnis für die Armut der Bevölkerung habe und verstehe, dass Touristen eine gute Möglichkeit sind, Geld zu verdienen, so war das unablässige Verkaufsgebaren der unzähligen Kinder auf Schritt und Tritt doch eine empfindliche Belästigung. Ich kaufte ohnedies T-Shirts, Postkarten und andere Andenken, sodass mein Gepäck neuerlich bedenklich an Umfang zunahm. Bei einer so langen Reise durch so viele Länder war das aber vorauszusehen. Die Rückfahrt von Angkor zum Hotel führte uns über einen anderen Weg als bei der Hinfahrt durch dichten Urwald auf beiden Seiten der gut ausgebauten Straße und zeitweise überraschte uns tropischer Regen. Da unser Tuk Tuk, wie diese Mopedrikschas genannt werden, über ein Dach verfügte waren wir dagegen gut geschützt. Angkor hätte noch weit mehr Tempel zu bieten, aber wir begnügten uns mit den besuchten Höhepunkten Angkors. Als wir gegen 15.00 h im Hotel ankamen, waren wir trotzdem sehr

erschöpft vom Ausflug und froh, uns im Zimmer mit Klimaanlage und am Swimmingpool erholen zu können.

Von Siem Reap nach Bangkok

Der kommende fünfte August war der Abreisetag nach Bangkok. Wir hatten uns die Busfahrkarten nach Poipet, der kambodschanischen Grenzstadt zu Thailand, bereits zu Hause bestellt, um sicher zu sein, Plätze zu bekommen. Um 7.00 h sollte man uns mit einem Taxi zum nahen Busbahnhof bringen, da der Bus um 7.30 h abfahren sollte. Tatsächlich holte man uns erst um 7.15 Uhr ab, und wir waren schon etwas nervös, wollten wir doch keinesfalls den Bus versäumen. Kurz vor 7.30 Uhr am Busbahnhof angekommen, waren erst ganz wenige Reisende anwesend und ich glaubte schon, der Bus führe fast leer ab. Als der Bus um 7.45 Uhr tatsächlich abfuhr, war er doch mit mehreren Reisenden besetzt. Er umfuhr einen Häuserblock und ließ keine 200 m vom Startpunkt entfernt nochmals wartende Reisende einsteigen. Nun war der Bus tatsächlich voll und zwar mit Reisenden und deren Gepäck, das im Stauraum unter dem Fahrgastraum nicht mehr Platz hatte. Gemütlich fuhr der Bus sicher mit niemals mehr als 60 km/h an endlosen Reisefeldern vorbei über eine augenscheinlich neue, sehr gut ausgebaute Straße, hielt zwischendurch an einer Verpflegungsstation und erreichte wie vorgesehen um 11.30 h die Grenze in Poipet, wo wir uns mit anderen Reisenden in die Schlange der Ausreisenden vor dem Schalter der Passkontrolle einreihen. Es dauerte lediglich eine halbe Stunde, um den Ausreisestempel zu erhalten und zu Fuß zur etwa 500 m entfernten thailändischen Einreisestelle zu gehen. Wie bereits von anderen Grenzübergängen gewohnt, wurde auf etwas dubiose Art unsere Körpertemperatur gemessen. Dazu wurde uns ein Gerät etwa 5 cm vor die Stirn gehalten, worauf wir eine Bestätigung in den Pass eingelegt bekamen, dass wir fieberlos seien. In der anschließenden Schlange der Einreisenden warteten wir wiederum etwa eine halbe Stunde, nachdem wir, wie nicht anders zu erwarten war, Formulare auszufüllen hatten. Offenbar wurde noch ein Foto am Schalter von mir gemacht - ob das Gerät am Schalter tatsächlich funktionierte, weiß ich nicht - dieses Foto und meine Passnummer im Computer des Passbeamten wurde augenscheinlich nicht gefunden. Aber es wurde mir dennoch anstandslos der Einreisestempel in meinen Pass gedruckt. Nun war ich „frei“, im wahrsten Sinne des Wortes, denn Thailand heißt ja wörtlich übersetzt „Land der Freien“. Bei den wartenden Tuk Tuk unweit des Kontrollgebäudes fand ich sogar einen Geldausgabeautomaten, wo ich mir 10000 Bath besorgte und mich dann zum nur etwa 5 km entfernten Bahnhof bringen ließ, wo ich um 12.30 h eintraf, gerade rechtzeitig zur Öffnungszeit des Fahrkartenschalters für den Zug um 13.55 h nach Bangkok. Die Bahnfahrt kostete für uns zwei nur 96 Bath, also soviel, wie ich für das Tuk Tuk von der Grenze hierher bezahlt hatte. Dies war sicher ein gutes Geschäft für den Fahrer gewesen.

Am Bahnsteig wartete der Zug, bestehend aus sieben Waggons der Dritten Klasse, ohne Klimatisierung. Es war ein Regionalzug, der für die etwa 300 km nach Bangkok genau sechs Stunden benötigen sollte und an jedem Bahnhof anhielt. Lediglich zwei Zugpaare fahren täglich auf dieser Strecke. Ein Dieseltriebwagen verlässt um 6.40 h in der Früh Aranyaprathet mit dem Ziel Bangkok. Der zweite Zug war unser Zug. Anstatt eines Speisewagens hatte er ambulante Verkäufer, die in Körben unablässig durch den Zug gingen und lautstark Essen und Getränke anboten. Vor vielen Jahren gab es noch durchgehende Schnellzüge mit allem Komfort, die die beiden Hauptstädte Bangkok und Phnom Penh verbanden, aber auch in dieser Weltgegend hat der Bus gegenüber der

Eisenbahn das Rennen gewonnen, und die Bahn endet heute an der Grenze. Vor unserer Abfahrt bemerkte ich noch einige westlichen Ausländer am Bahnhof sitzend, aber viele Touristen können nicht im Zug gefahren sein, denn ich sah während der ganzen Fahrt keine mehr. Der Zug war bei der Abfahrt nicht übermäßig gut besetzt. Wir hatten die meiste Zeit eine Viererbank für uns alleine. Die Fahrt führte stundenlang durch flaches Land mit endlosen Reisfeldern. Die Gegend war dünn besiedelt und die Fahrt ging schnell voran. Unangenehm war nur die tropische Hitze mit der hohen Luftfeuchtigkeit, die mir in Bächen den Schweiß am ganzen Körper herunter laufen ließ. Erfrischung boten nur der Fahrtwind und Ventilatoren. Ein kurzer Regenschauer zwang uns, die Metallrollen an den Fenstern herunterzulassen. Die Fenster zu schließen wäre bei dieser Hitze unerträglich gewesen. Etwa eine Stunde vor unserem Ziel wurde es dunkel, und der Zug bediente nun die Vororte Bangkoks. Er hielt nun alle paar Minuten, und der Zug leerte sich zusehends. Als wir um 19.55 h pünktlich im Hauptbahnhof eintrafen, waren nur mehr wenige Fahrgäste im Zug. Bangkok empfing uns wie erwartet ebenfalls mit tropischer Hitze. Anstatt die Unterführung der neuen U-Bahn MRT zu benutzen, überquerten wir den Bahnhofsplatz dummerweise über viel befahrene Straßen um das gegenüber liegende Hotel „Bangkok Center“ zu erreichen, wo ich schon am Eingang den Swimmingpool erspähte, der sich in den kommenden Tagen oft als Erholungspunkt erwies. Das *** Hotel liegt sehr günstig inmitten der Stadt mit einer U-Bahnstation vor der Türe. Ich hatte im Augenblick der Ankunft allerdings nur wenige Wünsche: eine Dusche, ein Restaurant und ein Bett.

Am folgenden Morgen besorgten wir uns am Bahnhof die bereits zu Hause mittels E-Mail bestellten Schlafwagenkarten für den kommenden Montag nach Hat Yai, der Grenzstadt nach Malaysia und bummelten anschließend durch das Chinesenviertel, die China Town Bangkoks, und am Fluss entlang bis zum Wat Pho, einem der Hauptsehenswürdigkeiten der Stadt. Mit seiner überschwänglichen Pracht beeindruckte mich diese Tempelanlage mit abgeschlossenem Kloster sehr. In einer der Hallen war ein riesiger liegender vergoldeter Buddha – sicher mehr als 20 m lang – zu sehen. Was für uns Europäer eine museale Besichtigung war, galt den anwesenden Einheimischen klarerweise als religiöse Übung. Hier wurde gebetet und Buddha gehuldigt. Durch eine Unachtsamkeit wurden wir - fast – genötigt, eine buddhistische Segnung durch einen Mönch des Klosters über uns ergehen zu lassen, was uns glatt 2000 Bath kostete. Mit einer Halskette, wie sie für wenige Bath von allen Händlern in den Tempeln angeboten wurden, einem Horoskop, das wir mangels Kenntnissen der thailändischen Schrift nicht entziffern konnten und tiefend vor Weihwasser, das sich mit unserem Schweiß vermischte, setzten wir die Besichtigung der großen Tempelanlage fort.

Als wir kurze Zeit später den Königspalast besichtigen wollten, wurde ich am Eingang wegen meiner kurzen Hose zurückgewiesen. Für unpassende Kleidung, wie kurze Hosen oder zu kurze Hemden bei Frauen gab es eine eigene Einrichtung, den „Dressing Room“. Anstatt sich in einer Schlange vor diesem „Dressing Room“ einzureihen, um sich „züchtige“ Kleidungsstücke zu besorgen, verschoben wir den Besuch auf den folgenden Tag und bummelten durch die Stadt auf neuen Wegen zum Hotel zurück. Dabei kamen wir auch an der Himmelsschaukel, im Stadtplan als „Giant Swing“ bezeichnet, vorbei, einem riesigen torähnlichen Gebilde aus rot lackiertem Holz. Die genaue Funktionsweise ist mir allerdings unklar. Da muss ich mich erst noch in Büchern schlau machen. Am Bahnhof vorbei erreichten wir, wie nicht anders zu erwarten, ziemlich erschöpft unser Hotel, wo wir uns sofort zum Swimmingpool begaben. Im Wasser erlebten wir einen tropischen Regenguss, sodass wir wörtlich von allen Seiten nass wurden. Ein sonderbares Erlebnis, sinkt doch zu Hause bei Regen so-

fort die Temperatur, während es hier heiß bleibt. Da ich meine Schuhe unterdessen am Esstischchen neben dem Pool vergaß, waren sie anschließend fast randvoll mit Wasser gefüllt. Die Intensität tropischer Regengüsse hat es eben in sich. Da wir einige Tage in Bangkok weilten, hatten wir keine Zeitnot hinsichtlich weiterer Besichtigungen. Mit meinem Laptop gelang es mir, im Hotelzimmer kostenlos ins Internet zu kommen, sodass ich mit meinen Freunden und Verwandten Kontakt aufnehmen konnte. Der restliche Tag diente somit der Erholung.

Wir hatten folglich auch am nächsten Morgen keine Eile, zum Frühstück zu kommen. An der Hotelrezeption kauften wir für 200 Bath zwei Tagesfahrtscheine für Bangkoks einzige Untergrundbahnlinie MRT und fuhren eine Station weiter bis zur Schlangenfarm. Diese Einrichtung gehört dem thailändischen Roten Kreuz und geht auf eine Gründung des Königshauses vor über hundert Jahren zurück. Für eine Eintrittsgebühr von 200 Bath kann man über 30 Schlangenterrarien samt Museum und Videovorführungen besichtigen und um 11.00 h der Giftabnahme bei einigen Giftschlangen beiwohnen. Dieses Gift wird im angeschlossenen Institut zur Serumentwicklung gegen Schlangenbisse verwendet. In Thailand werden nach Angabe der Schlangenfarm jährlich Tausende Schlangenbisse gezählt. Mit der gleichen Eintrittskarte kann man um 14.30 h einer Schau mit lebenden Schlangen beiwohnen. Darauf verzichteten wir jedoch. Nach diesem Besuch fuhren wir eine U-Bahnstation weiter zum Lumpini Park, einem weitläufigen Stadtpark im Zentrum der Neustadt und anschließend weiter in den Norden der Stadt, um das Eisenbahnmuseum zu besuchen, das wir leider trotz eifriger Bemühungen und zahlreicher Nachfragen nicht fanden. Erst als wir die anstrengende und schweißtreibende Suche aufgaben und wieder zur U-Bahnstation zurückkehrten, sahen wir, dass das Museum als SRT (State Railways of Thailand) Park am Umgebungsplan der U-Bahnstation eingezeichnet war und wir bereits ganz nahe dran waren. Wir hatten aber keine Lust mehr, noch einmal bei der Tropenhitze dorthin zurückzugehen, sondern fuhren zur IT-Mall, einem großen Kaufhaus für elektronische Produkte. Dort sah ich mich nach Neuigkeiten um, kaufte aber schlussendlich nur eine 2 GB Speicherkarte für umgerechnet 30 Euro für meine Kamera. Kurz nach 16 Uhr waren wir wieder im Hotel zurück und erholten uns wie gewohnt im Swimmingpool. Wir hatten keine Lust mehr, das klimatisierte Hotel an diesem Tag nochmals zu verlassen und verbummelten den restlichen Tag.

Dieser vorletzte Tag in Bangkok war dem Besuch des Königspalastes gewidmet. Zu dieser Hauptsehenswürdigkeit fährt keine U-Bahn, sondern man muss ein Taxi oder ein Tuk Tuk nehmen. Weshalb die U-Bahn am Hauptbahnhof endet und nicht durch die China Town ins historische Zentrum verlängert wurde ist mir unverständlich. Die Touristenströme gehen ganz eindeutig dorthin und erfolgen somit mittels Touristenbussen, Taxis und Tuk Tuk durch das Verkehrsgewühl mit seinen endlosen und entnervenden Staus. Wir wählten das von uns bevorzugte Tuk Tuk für 100 Bath, einem stolzen Preis für Thais, aber ein geringer für uns – etwa 2,10 Euro für eine Fahrt von 20 Minuten durch Staus und Verkehrsgewühl. Kurz nach 9.00 h waren wir bereits am Eingang des Königspalastes und benahmen uns als Mitglieder einer französischen Gruppe nebenan, sodass wir uns nicht gegen die unvermeidlichen Führer durch die Sehenswürdigkeiten wehren mussten. Diese Führer erzählen auch nicht mehr, als in allen schriftlichen Führern erwähnt wird. Da unsere Kleidung den Vorschriften entsprach durften wir ungehindert bis zur Kasse gehen und dort für 350 Bath pro Person mit der Besichtigung beginnen. Die überschwängliche Pracht der zahlreichen Tempel und Paläste ist mit Worten nicht zu beschreiben. Selbst Fotos können diese kaum verdeutlichen. Man muss den berühmten Königspalast von Bangkok mit eigenen Augen gesehen haben.

Über zwei Stunden lang besichtigten wir diese unvergleichlichen Sehenswürdigkeiten und wollten anschließend noch auf der Suche nach gefälschten Markenartikeln durch China Town bummeln, als wir bei einer Rast fast unmittelbar am Ausgang des Königspalastes auf einer Bank von einem Einheimischen angesprochen wurden. Er erklärte uns, dass wegen des Geburtstages der Königin ein hoher Feiertag sei und alle staatlich lizenzierten Tuk Tuk, die an den gelben Nummerntafeln zu erkennen seien, Touristen für 40 Bath zu jedem Ziel der Stadt fahren würden. Diese Tuk Tuk Fahrer erhielten von der Regierung kostenlos Treibstoffgutscheine als Ausgleich für den niedrigen Fahrpreis. Er redete lange auf uns ein und überzeugte uns schließlich. Wir nahmen also ein Tuk Tuk, um zum Wochenendmarkt im Norden der Stadt zu fahren. Auf dem Weg dorthin besichtigten wir noch den Wat Pari Nayok mit dem riesigen sitzenden Buddha und den Wat Benchamobophit, den Marmortempel, mit angeschlossenen Kloster. Außerdem wurden wir noch zu einem staatlichen Juwelierladen mit eigener Werkstatt gefahren, wo wir eine wahre Pracht von Juwelen zu sehen bekamen. Dort ließen wir uns ein weiteres Mal zu einem Kauf von über 300 Euro verleiten, denn die Kreditkarte hatten wir ja - leider? - dabei. Immerhin bekamen wir für den Schmuck Echtheitszertifikate für die Perle, die Edelsteine und das Gold, sodass der Kauf als Geldanlage zu betrachten war. Anschließend brachte uns der Tuk Tuk Fahrer noch zur nahen Sky Train Station.

Zum öffentlichen Nahverkehr Bangkoks möchte ich doch einige Bemerkungen machen. Wie in vielen Großstädten besonders auch der Dritten Welt, wuchs auch in Bangkok der Individualverkehr immer mehr an, bis die Stadt im Dauerstau steckte. Zu Fuß kam man schon schneller voran, als mit dem Auto. Ausländische Firmen drohten die Stadt zu verlassen, wenn nicht endlich dafür gesorgt würde, dass man sich in der Stadt vernünftig fortbewegen könne. So entschloss man sich endlich zu Planungen, in denen auch der Bau einer U-Bahn enthalten war. Ein schwieriges Unterfangen beim sumpfigen instabilen Untergrund der Stadt. Nach vielen Jahren Bauzeit und der Hilfe Japans, wurde endlich eine U-Bahnlinie fertig gestellt. Es ist die als MRT bezeichnete Linie, die vom Hauptbahnhof ausgehend in einem weiten Bogen nach Norden führt. Sie ist sehr modern, automatisch gesteuert und bequem, für die arme Bevölkerung aber zu teuer. Die Anzahl der Fahrgäste hält sich daher weit von den Prognosen entfernt.

Außerdem wurde noch eine Hochbahn gebaut, die sich auf Betonstelzen durch das Häusermeer zwischen den Wolkenkratzern und über dem Straßenverkehr durch die Stadt hindurch windet. Davon gibt es zwei Linien, die als „Sky Train“ bezeichnet werden. Auch dieser „Sky Train“ ist sehr modern. Zwischen diesen beiden modernen Verkehrssystemen gibt es einige Umsteigepunkte, falls man diese als solche bezeichnen kann, denn ein Umsteigen ist ein schwieriges Unterfangen. So unglaublich es klingt, so gibt es keine durchgehenden Fahrscheine. Dauerkarten, wie Tagesfahrtscheine oder Monatskarten müssen für beide Systeme getrennt gekauft werden. Kommt man zum Beispiel aus der U-Bahn, so muss man zuerst suchen, wo sich ein Aufgang zum Sky Train befindet und dann über lange Treppen, falls wieder einmal keine Rolltreppen vorhanden sind, nach oben steigen, sich dort wieder Fahrkarten kaufen, um dann endlich den Sky Train benützen zu können. Eine weitere Besonderheit Bangkoks ist, dass es gar nicht so leicht ist, die Haltestelleneingänge der beiden Systeme zu finden. Große Logos und Hinweise in der Stadt, die den Weg zur nächsten Station weisen, wie man sie in allen anderen Städten der Welt findet, sind in Bangkok unbekannt. Man muss schon gut Ausschau halten, um zu erkennen, wo sich eine Station befindet. Eine unglaubliche Situation!

Mit so einem Sky Train fuhren wir also zum riesigen Wochenendmarkt im Norden der Stadt. Dort werden vorwiegend Kleider und Schuhe verkauft und nur ganz wenige elektronische Produkte. Ich musste lange suchen, bis ich endlich für etwas mehr als 30 Euro ein iPod-Stuffel bekam. Außerdem erstand ich noch einige T-Shirts. Nach dem Shopping suchten wir noch einmal das Eisenbahnmuseum, das sich nach Plan ganz in der Nähe im Nordteil des Parks befinden sollte. Wiederum fanden wir es nicht, denn Bangkok ist, wie schon vom öffentlichen Verkehr bekannt, auch sehr sparsam bei der Beschilderung anderer Einrichtungen. Nach langen Spaziergängen durch den Park und die anschließenden Straßen fanden wir nach längerem Suchen eine MRT Station und kehrten gegen 17.00 h ins Hotel zurück, wo wir uns unverzüglich im Swimmingpool erfrischten und etwas aßen. Der Tag war damit für uns abgeschlossen, denn ein weiteres Mal wollten wir uns nicht mehr der tropischen Hitze aussetzen.

Von Bangkok nach Butterworth

Am nächsten Tag reisten wir nach Malaysia weiter. Unser Zug Nummer 35 mit der Abfahrt um 14.45 h, der einzige, der von Bangkok aus nach Malaysia fährt, führt bis zur Grenze bei Hat Yai einen Schlafwagen mit. Dort wird er abgekoppelt, und man muss in einen klimatisierten Liegewagen durchgehen, denn nur mehr diese verkehren seit einigen Jahren bis zum Endbahnhof, aber leider nicht mehr der Schlafwagen. Der Grund dafür ist mir unbekannt. Die Fahrkarten für diesen Liegewagen kann man sich sonderbarerweise nicht im Voraus kaufen, sondern erst am Tag der Abfahrt in Bangkok. Das wurde uns so zwei Tage zuvor am Vorverkaufsschalter des Hauptbahnhofs mitgeteilt. Wir gingen nach dem Frühstück zum Bahnhof hinüber, wobei es sich wieder als ein Vorteil erwies, dass sich unser Hotel am Bahnhofplatz befand. Bei dem herrschenden chaotischen Verkehr ist es ein großer Vorteil, die MRT Unterführung vor dem Hotel benutzen zu können, denn das Überqueren mehrerer stark befahrener Straßen stellt ein verzichtbares Abenteuer dar. Am Vorverkaufsschalter angekommen erklärte man uns, dass die Anschlussfahrkarten von Hat Yai nach Butterworth erst in Hat Yai zu kaufen wären. Dies war eine andere Auskunft, als man sie uns an eben diesem Schalter zwei Tage zuvor gegeben hatte. Mir kamen wieder einmal leise Zweifel am Organisationstalent der Thai auf. Unverrichteter Dinge kehrten wir ins Hotel zurück. In der Unterführung zum Hotel bemerkte ich mehrere Erklärungstafeln zum Bau der MRT. Dabei wurden nicht nur die enormen Schwierigkeiten während der Bauarbeiten geschildert, sondern auch erwähnt, Siemens Österreich hätte die 19 Züge gebaut. Wir begannen unser Gepäck für die Fortsetzung der Reise zu packen und machten uns auf den Weg zum Mittagessen ins Hotelrestaurant. Da ich noch für eine Ansichtskarte eine Briefmarke benötigte, fragte ich an der Hotelrezeption danach und erlebte ein thailändisches Lehrstück bezüglich Erklärung, denn die Antwort lautete, bei „Seven Eleven“ bekäme ich Briefmarken. Ob dieser kryptischen Antwort erstaunt fragte ich im Restaurant eine Bedienung was „Seven Eleven“ zu bedeuten habe und ertete nur ungläubiges Staunen. Nach dem Essen verließen wir das Restaurant und gingen auf die Straße hinaus. Dort sahen wir zufällig „Seven Eleven“ als Aufschrift eines Geschäftes auf der gegenüber liegenden Straßenseite. Die Antwort auf meine Frage, wo ich Briefmarken bekäme, hätte also einfach lauten können: „Im gegenüber befindlichen Laden mit der Aufschrift Seven Eleven.“ Aber in Thailand bekommt man nie einfache und logische Erklärungen. Was mag nur der Grund dafür sein?

Zu Mittag mussten wir spätestens das Hotelzimmer verlassen haben. Wir setzten uns noch eine Weile ins Foyer, um zu vermeiden, zu lange im Bahnhof bei der üblichen Tropenhitze

auf den Zug warten zu müssen und gingen dann durch die Unterführung zum Bahnhof hinüber. Unser Zug wurde gerade bereitgestellt, und wir konnten einsteigen. Unser Schlafwagen war der letzte Waggon, sodass wir während der Fahrt von der zurückliegenden Strecke Bilder machen konnten. Da uns noch bis zur Abfahrt eine Stunde Zeit blieb, gingen wir nochmals ins Buchungsbüro und erlebten eine Überraschung. Der Bedienstete, der uns zwei Tage zuvor die Schlafwagenkarten besorgt hatte, verkaufte uns nun auch die Anschlussfahrkarten von Hat Yai nach Butterworth in Malaysia. Dazu musste er zwar an seinem Computer einiges umstellen, aber wir waren die Sorge, uns am nächsten Morgen neben der Grenzkontrolle auch noch um die Anschlussfahrkarten kümmern zu müssen, los. Die bescheidenen 20 Bath Trinkgeld, die wir ihm hinterließen, waren auf jeden Fall diese Mühe wert. Unser Schlafwagenabteil war, wie in Europa üblich, mit einem Waschbecken ausgestattet und durchaus geräumig. Die Klimaanlage arbeitete hervorragend, und wir waren sehr zufrieden. Wir bekamen kostenlos zwei Mineralwasserflaschen, sodass wir nicht verdursten mussten.

Pünktlich um 14.45 h fuhren wir ab. Die erste Stunde krochen wir mehr aus der Stadt hinaus, als dass wir fuhren und hielten auch in zwei Vorortstationen, wo weitere Reisende zustiegen. Der Zug fuhr so langsam, dass Kinder während der Fahrt unsere Zuglaufschilder vom Waggon stahlen. Eine solche Situation hatte ich noch nie erlebt. Immerhin sind die Züge in Thailand allgemein gut besetzt, sodass die Bahn nicht wie zum Beispiel in Kambodscha in ihrem Bestand gefährdet ist.

Langsam, sehr langsam fuhr unser Zug Richtung Süden. Beim Studieren des Fahrplans stellte ich eine zunehmende Verspätung fest, was mich bei der vorherrschenden Geschwindigkeit auch nicht wunderte. In Ratschaburi hätten wir laut Fahrplan um 16.53 h eintreffen sollen. Tatsächlich war es aber bereits 17.25 h als wir dort eintrafen, nach der vermeintlichen Abfahrt jedoch gleich wieder rückwärts auf Gleis eins zurückfahren, einen Gegenzug abwarteten und dann lange dort stehen blieben, ohne dass sich etwas tat. Die Lautsprecherdurchsagen am Bahnsteig verstand ich leider nicht, aber es gelang mir Reisende zu finden, die wenigstens ein wenig Englisch sprachen. Sie erklärten mir, die Lokomotive unseres Zuges sei defekt und wir warteten auf eine Ersatzlok aus Bangkok. Das konnte verständlicherweise Stunden dauern. Inzwischen brachte man das Abendessen in unser Abteil, das wir zuvor mit der Bitte, es nicht zu scharf anzurichten, bestellt hatten. So vergingen die Stunden. Züge, die ebenfalls nach Hat Yai unterwegs waren, überholten uns. Lokomotive hatte man uns noch keine geschickt, aber in Asien muss man Zeit haben. Ungeduld ist in den Augen der meisten Asiaten eine schlechte Charaktereigenschaft. So brach der Abend an und es wurde dunkel. Der Zug Nummer 37 mit seinen Schlaf- und Liegewagen von Bangkok nach Sungai Kolok fuhr ein und wieder ab. Wir standen unterdessen immer noch am Bahnsteig eins. Dann kam der einfache Nachtschnellzug von Bangkok nach Yala, der nur Sitzwaggon führt. Er war ein „schlechter“ Zug für einfache Leute. Seine Lok bekamen wir, während er nun ohne Lok darauf warten musste, welche Rettung die SRT für ihn bereithielt. Darüber wollten wir uns aber nicht mehr Sorgen machen. Um 19.10 h verließen wir endlich Ratchaburi und fuhren in die Nacht hinaus. Von der Küche wurde uns das Abendessen gebracht, was zwar gut gemeint war, aber wegen des Platzmangels hätten wir es lieber im nicht klimatisierten Speisewagen eingenommen. Der Schaffner machte uns die Betten, und wir legten uns bereits gegen 21 h schlafen.

Kurz vor dem Morgengrauen, vor 6.00 h in der Früh, brachte man uns das Frühstück ins Abteil oder sollte ich besser sagen, ans Bett. Es war reichhaltig, aber der Platzmangel machte sich wiederum störend bemerkbar, denn es war kein Tisch im Abteil vorhanden. Von der Ankunftszeit um 6.27 h in Hat Yai konnte längst keine Rede mehr sein. Die Verspätung musste sich unterdessen auf etliche Stunden ausgedehnt haben. Das kleine Waschbecken im Abteil erlaubte immerhin ein Grundbedürfnis an Sauberkeit. Die Sonne schien ins Abteil, während wir durch die Reisfelder im Süden Thailands fuhren, eine romantische Stimmung, wie in einem Dokumentarfilm.

Wir erreichten Hat Yai erst um 8.45 h und gingen in den Liegewagen Nummer drei vor, wo wir Platzkarten hatten. Die Platzwahl war allerdings frei. Niemand kümmerte sich darum, wo man sich hinsetzte, denn es waren genügend freie Plätze vorhanden. Es dauerte erstaunlicherweise bis 9.40 h, bis wir endlich abfuhren. Nun bekamen wir wieder einmal die unvermeidlichen Formulare mit den uns schon so gewohnten Fragen und fuhren der Grenzstation Padang Besar entgegen. Hier hieß es mit dem gesamten Gepäck aussteigen, die thailändische Ausreise- und die malaysische Einreisekontrolle passieren, die uns ebenfalls schon gewohnten Gesundheitsfragen über uns ergehen lassen und wieder in den Zug einsteigen. Nun mussten wir noch unsere Uhren um eine Stunde vorstellen und warten. Um 11.30 h fuhren wir endlich weiter. Unser Zug war nun sehr stark verkürzt. Er bestand nur mehr aus zwei Waggons, die mäßig besetzt waren. Wenn man bedenkt, dass dies der einzige Zug ist, der Thailand mit Malaysia verbindet, so ist das erstaunlich. Unsere Verspätung zählte inzwischen Stunden und wurde wegen der bereits sehr großen Verspätung auch nicht geringer. In Arau hielten wir eine Ewigkeit. Vermutlich passte unser Zug nicht mehr in den Fahrplan der eingleisigen Strecke. Zahlreiche mit Containern beladene Güterzüge begegneten uns. Anstatt um 12.55 h erreichten wir erst gegen 15.00 h Butterworth, den Endpunkt unseres Zuges, wo wir lediglich eine Rampe vor dem Bahnhof entlang gehen mussten, um zur etwa 100 m entfernten Anlegestelle der Fähre zur Insel Penang zu gelangen. Es gibt auch eine erst vor wenigen Jahren eröffnete über zehn Kilometer lange Brücke auf die Insel, aber die Fähre fanden wir bequemer und schöner, als eine Taxifahrt über diese Brücke. Zwar fuhr uns eine Fähre nur wenige Sekunden vor der Nase weg, aber wir mussten keine 20 Minuten warten, bis uns die nächste Fähre mitnahm. Die Überfahrt dauerte etwa eine viertel Stunde und wird von vielen Autos und Fußgängern in Anspruch genommen. Auf Penang angekommen wartete an der Anlegestelle bereits ein Stadtbus, der uns für 1,40 Ringit direkt bis vor das Hotel „Traders“ im Stadtzentrum brachte, in dem wir zwei Nächte gebucht hatten. Das Hotel verfügte auch über einen Swimmingpool, was bei der herrschenden tropischen Hitze wieder sehr angenehm war. Bis wir uns im Zimmer eingerichtet und erfrischt hatten, war es bereits 17.00 h, und wir hatten keine Lust mehr in der Stadt spazieren zu gehen.

Am nächsten Morgen fuhren wir mit dem Stadtbus 204 zur Talstation der Penang Hill Bahn, die auf den über 800 m hohen Berg hinaufführt. Diese Standseilbahn fährt nach einem festen Fahrplan. Wir bekamen Karten für den Zug um 10.30 h. Die Menschenschlangen waren beträchtlich, was die Betreiber keineswegs veranlasste, die Bahn im Dauerbetrieb fahren zu lassen. Wir hatten also eine halbe Stunde zu warten und fuhren dann wie in eine Sardinenbüchse gezwängt auf den Berg. Die Luft oben war zwar kühler, aber die Hitze immer noch beträchtlich. Vom Hügel aus hat man nicht nur eine schöne Sicht über einen Großteil der Insel und zum Festland hinüber, sondern kann auch einen indischen Tempel und eine Moschee, sowie einen kleinen Vogelpark besichtigen. Auf weiterführende Wanderungen durch den stark bewaldeten Hügel verzichteten wir. Auf der Terrasse des Hotels „Bellevue“ aßen

wir eine Kleinigkeit und fuhren nach Mittag wieder in die Stadt hinunter. Dort kauften noch einige Ansichtskarten und bummelten ein wenig durch das Geschäftsviertel um unser Hotel herum. Das neben dem Hotel stehende über 60 - stöckige Hochhaus mit seiner in allen Prospekten angepriesenen schönen Aussicht war wegen Renovierungsarbeiten leider geschlossen.

Die Hauptstadt der Insel Penang ist Georgestown, eine Stadt mit ganz eigenem Flair. Die Bevölkerung ist eine Mischung aus Malayen, Indern und Chinesen, die meist in eigenen Stadtvierteln leben. Sie haben dort ihre Eigenheiten bewahrt. Die Altstadt ist glücklicherweise noch zum Großteil von einer Bebauung durch Hochhäuser verschont geblieben. Man kann lange durch die bunten Gassen mit den niedrigen Häusern bummeln und glaubt sich in einen Film über die Kolonialzeit zurückversetzt. Vermutlich würde eine zu perfekte Restaurierung dieses Flair zerstören, wie wohl ich die vielen Häuschen in zweifelhaftem Zustand bedauerte. Großartige Sehenswürdigkeiten hat die Stadt nicht aufzuweisen. Sicher sind die moderne Uferpromenade „Gurney Drive“, die koloniale Uferpromenade Esplanade oder das Fort Cornwallis, Sehenswürdigkeiten, die man gesehen haben sollte. Ansonsten ist Georgestown aber eine Sehenswürdigkeit an sich. Die Insel Penang wird heute meist von Touristen zur Erholung, die dem Trubel der Großstädte wie Kuala Lumpur oder Singapur entfliehen möchten, aufgesucht. An den Stränden der Insel lässt es sich ganz vortrefflich baden. Wir legten hier aber nur einen kurzen Aufenthalt ein, um unsere Reise nach Singapur fortzusetzen.

Von Butterworth nach Singapur

Der „Rakyat Express“ verlässt Butterworth um 7.00 h in der Früh. Das hieß für uns um 5.00 h aufstehen und auf das Frühstück im Hotel verzichten. Am Vorabend bestellten wir für 6.00 h ein Taxi, um anstelle der Fähre wie bei der Anfahrt nun über die längste Brücke Südostasiens zum Bahnhof zu gelangen. Der Preis von 90 Ringit war extrem hoch, im Vergleich zur Fähre und dem Bus, für die wir zusammen bei der Herfahrt 7,40 Ringit bezahlten. Die Fahrt über die mehr als 13 km lange Brücke geschah noch bei Dunkelheit und dauerte etwa eine halbe Stunde. Wir kauften uns am Bahnsteig noch eine Kleinigkeit zu essen als Ersatz für das verpasste Frühstück im Hotel und erhielten im Zug zusätzlich noch je eine Flasche Mineralwasser und ein Brötchen. Bei der Abfahrt war der Zug nur sehr schwach besetzt. In unserem Waggon mit 23 Sitzplätzen waren nur drei Plätze belegt, im Waggon davor sogar nur ein Platz. Im Laufe der Fahrt stiegen jedoch noch weitere Fahrgäste zu. Wenn man allerdings berücksichtigt, dass dies der einzige Zug ist, der die ganze malayische Halbinsel entlangfährt, so erkennt man, wie auch hier das Flugzeug gegenüber der Bahn das Rennen gemacht hat. Die Morgendämmerung kam bei der Abfahrt, und so fuhren wir in den anbrechenden Tag hinein. Auf den ersten 300 km bis Ipoh war die Strecke in schlechtem Zustand und von einem Express konnte keine Rede sein. Der Zug fuhr sehr langsam, allerdings durch eine sehr schöne tropische Landschaft. Die Bauarbeiten an der Strecke waren jedoch an vielen Stellen schon sehr weit fortgeschritten. Ab der malaysischen Hauptstadt Kuala Lumpur, die wir kurz vor 14.00 h erreichten, füllte sich der Zug mit Fahrgästen. Nun waren fast alle Plätze belegt. Auf der Fahrt durch die Hauptstadt sahen wir auch von weitem die Petronas Towers, die bis vor wenigen Jahren die höchsten Gebäude der Welt waren. Speisewagen führte Malaysias Zug mit dem längsten Lauf sonderbarer Weise nicht. Die angebotene spärliche Verpflegung erfolgte durch einen ambulanten Verkäufer, der allerdings keine Lust verspürte, mit seinem Wägelchen durch den Zug zu

fahren. Der aus sieben Waggons, einschließlich Generatorwagen für die Klimaanlage, bestehende „Rakyat Express“ stellt also einen Zug mit eingeschränktem Reisekomfort dar. Die 14,5 - stündige Fahrt durch eine tropische Landschaft, die zu großen Teilen aus dichtem Urwald besteht, war trotzdem sehr schön. Wegen des meist sehr schlechten Gleiszustandes und der vielen Baustellen sammelte der Zug eine Verspätung von etwa einer halben Stunde ein, die sich aber bis kurz vor der Grenze auf 10 Minuten verringerte. Nun leerte sich der Zug auch wieder, denn die meisten Reisenden waren Malaysier, die innerhalb ihres Landes fahren. Im Zug teile der Schaffner für die Fahrgäste nach Singapur die üblichen Formulare für die Passkontrolle aus. In Jahor Bahru, dem letzten Halt in Malaysia, stiegen die malaysischen Grenzbeamten zu. Anstatt eines Ausreisestempels erhielten wir in unsere Pässe einen handschriftlichen Ausreisevermerk. Dann fuhr der Zug bei bereits bei völliger Dunkelheit über die Grenzbrücke in Singapurs Kontrollbahnhof „Woodlands“ ein, der über ein neues, mit vielen Schaltern ausgestattete Gebäude verfügt. Zur Kontrolle musste das Gepäck mit in das Abfertigungsgebäude genommen werden. Die Kontrolle war genau, aber wegen der zahlreichen Schalter und der wenigen Reisenden – es werden kaum mehr als fünfzig gewesen sein – war die Kontrolle in wenigen Minuten abgeschlossen. Nun mussten wir noch einige Minuten warten, bis die mit Hunden durchgeführte Rauschgiftkontrolle des Zuges abgeschlossen war, bevor das Tor geöffnet wurde und wir wieder in den Zug einsteigen durften. Die Fahrt bis zum Endbahnhof dauerte noch etwa eine halbe Stunde, zwar durch Singapur, aber auf den Geleisen der malaysischen Staatsbahn KTM. Die Bahnanlagen sowie der Endbahnhof gehören zu Malaysia.

Dann war es endlich soweit. Es war der 12. August. Langsam rollte unser Zug mit 20 Minuten Verspätung um 21.50 h langsam in den alten, jedoch schön restaurierten historischen Bahnhof von Singapur ein. Wir waren über Land von Österreich bis Singapur gefahren und dies größtenteils mit der Bahn. Singapur grüßte uns trotz der vorgerückten Stunde mit seinen in der Dunkelheit erkennbaren Hochhäusern und seiner sprichwörtlichen Sauberkeit. Unser Hotel „Amara“, das wir noch von zu Hause aus gebucht hatten, lag nur wenige hundert Meter vom Bahnhof entfernt, sodass wir zu Fuß hingehen konnten.

Singapur

In den nächsten Tagen besichtigten wir diese moderne Metropole Asiens, deren Erfolge sie weltberühmt machte. Was soll ich hier nur erwähnen? Ich war auf diesen Stadtstaat gespannt, von dem ich schon so viel gehört hatte. Die hohen Erwartungen enttäuschten mich nicht. Am nächsten Morgen bummelten wir zuerst durch das Geschäftsviertel, in dem unser Hotel lag, zum Raffles Square, dem Herzen des Business Distrikts. Die Häuserschluchten zwischen den postmodernen Wolkenkratzern waren gewaltig, die Wolkenkratzer selbst waren es auch. An einer Anlegestelle nahmen wir ein Boot und fuhren entlang des Singapur Rivers an den alten chinesischen Handwerks- und Fischerhäuschen vorbei, die heute Lokale beherbergen und hinter denen die Wolkenkratzer empor wachsen. Wir kauften uns einen Dreitagepass für die öffentlichen Verkehrsmittel und fuhren mit der hochmodernen und gut gekühlten U-Bahn und dem Bus zum Vogelpark mit dem größten Käfig – kann man ihn überhaupt noch so nennen ? – der Welt, in dem die Besucher wie im wirklichen Urwald umher wandern können. Hier fliegen die Vögel frei herum. An einer speziellen Station fütterte ich Papageien. Die Fotos zeigen mich inmitten dieser putzigen Vögel. Es war einfach nur schön. Am Abend fuhren wir in den Nachtzoo. Er liegt weit außerhalb der Wohngegenden, denn mit der U-Bahn fuhren wir eine weite Strecke nach Norden und dann noch eine halbe Stunde mit

dem Bus bis zum Zoo. Singapur ist keineswegs nur eine Stadt mit einem Häusermeer, wie viele Menschen glauben. Es gibt weite unberührte Gebiete auf der Insel. Selbstverständlich war es bereits dunkel, denn im Zoo sollen ja nachtaktive Tiere in ihrer gewohnten Umgebung gezeigt werden. Erschrocken stellten wir bereits am Eingang fest, dass Menschenmassen unvorstellbaren Ausmaßes diesen Zoo besuchten. Wir mussten über eine halbe Stunde in einer schier endlosen Schlange warten, um endlich einen offenen Bus besteigen zu können, der die Besucher zu den einzelnen Gehegen und an ihnen vorbei führte. Der Lärm dieser Besucher wurde noch übertroffen von einer Tanz- und Musikvorführung auf einer Bühne am Eingang. Kurzum: der Besuch des Nachtzoos war ein turbulentes Spektakel und weniger eine erholsame Besichtigung Nacht aktiver Tiere. Dieser Besuch enttäuschte mich daher beträchtlich.

Am nächsten Tag besuchten wir die Insel Sentosa, ein Erholungsgebiet für Einheimische und Besucher der Stadt. Wir nahmen die U-Bahn bis zur Endstation Harbour Front und kauften dort ein Eintrittskartenpaket, das verschiedene Attraktionen enthielt. Zuerst fuhren wir mit einer Seilbahn vom Hochhaus am Hafen hoch über den Schiffen über den Passagierhafen hinweg zur Insel hinüber. Dort besuchten wir das Aquarium, wo ich in einem Becken Fische streicheln und in einem anderen Fische füttern konnte, die mir aus der Hand fraßen. In einem Unterwassertunnel führt ein Weg unter den Fischen hindurch. Der Besuch dieses Aquariums war ein schönes Erlebnis. Danach fuhren wir mit einem Bus zu einem 3-D-Kino, wo nicht nur ein entsprechender Film gezeigt wurde, sondern während der Vorführung der Effekt mit hydraulisch gesteuerten Sitzen verstärkt wurde. Ein Kino dieser Art war eine Neuheit für mich und beeindruckte mich sehr. In einer Lagune wohnten wir auch einer lustigen Vorführung von Delphinen bei. In der Nähe liegt auch der südlichste Punkt des eurasischen Kontinents, den man auf dem Landweg erreichen kann. (Die Insel Sentosa ist auch über eine Brücke von Singapur aus erreichbar und nicht nur mittels der Seilbahn.) Ein kleines Monument macht auf diesen Umstand aufmerksam. Selbstverständlich machten wir ein Pflichtfoto von uns dieser Stelle. Schließlich waren wir ja wirklich auf dem Landweg von zu Hause bis hierher gereist. Es wird wohl nicht viele Reisende geben, die das ebenfalls von sich behaupten können. Anschließend gönnten wir uns ein Bad im Meer in einer der Lagunen, besuchten noch einen Schmetterlingspark und fuhren mit einem Kart ähnlichen Gefährt auf einer Betonpiste einen Hang hinunter. Zurück wurden wir in einer Sesselbahn gebracht, bei deren Eingang groß ein mir von zu Hause so vertrautes Firmenschild „Doppelmayer“ prangte. Mit der Seilbahn fuhren wir dann wieder hoch über einem vor Anker liegenden Kreuzfahrtschiff zurück in die Stadt. Am Abend besuchten wir die Innenstadt mit ihren Wolkenkratzern. Diese berühmte Skyline von Singapur ist ein überwältigendes Bild. Die verbale Werbung zu einem Besuch der am kleinen Singapur River gelegenen Restaurants war doch sehr aufdringlich, was ich so in Singapur sonst nirgends vorfand und was mich auch so abstieß, dass ich keines dieser Restaurants besuchte.

Der nächste Tag war der Abreisetag. Wir wollten noch eine Rundfahrt durch den weltgrößten Hafen machen, was uns aber misslang, denn nirgends fanden wir dafür einen Anbieter, so sehr wir auch danach suchten. So schlenderten wir als Ersatz durch verschiedene Einkaufstraßen und -viertel. Schlussendlich kaufte ich aber erst kurz vor dem Abflug im Flughafen selbst steuerfrei einige Sachen, die mir dort billiger erschienen, als zu Hause. Wie nicht anders zu erwarten war der Flughafen Changi von Singapurs Innenstadt aus mit der U-Bahn bestens zu erreichen und auch dieser selbst perfekt eingerichtet. Nicht nur was die Sauberkeit anlangt, war er vorbildhaft, sondern auch mit kostenlosen Internetzugängen und

Duschmöglichkeiten ausgestattet. Singapur ist eben in so vielen Dingen perfekt und wohl durchdacht. Nur das tropisch heiße Klima ist für uns Europäer eine echte Plage.

Vom World Trade Center in Singapur gibt es auch eine Fähre ins benachbarte Indonesien. Man könnte also „über Land“ noch weiter fahren. Wir begnügten uns jedoch mit dem Erreichten und wählten von nun ab das Flugzeug für den Rückweg. Der südliche Rückweg nach Europa über Land ist wegen der geschlossenen Landesgrenzen für Ausländer in Myanmar leider nicht möglich. Wir hätten also mindestens bis Bangladesch fliegen müssen: Auf dem Landweg von Singapur nach Europa – das ist ein anderes Kapitel.

Lukas Burtscher

13.8.2009

P.S. Am 4. November kam das Paket, das ich am 3. August in Phnom Penh aufgab, doch noch unbeschadet bei mir zu Hause an. Ich hatte schon nicht mehr damit gerechnet. Das Paket wurde zwar vom heimischen Zoll geöffnet. Zoll bezahlen musste ich allerdings nicht.
L.B.