

Auf Schienen um die halbe Welt – Mit der Bahn von Korea nach Österreich

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

Korea ist längst auf dem Sprung in die Moderne, aber wegen seiner geografischen Abgeschlossenheit immer noch sehr in seiner uralten Tradition verbunden. Die südkoreanische Hauptstadt Seoul ist eine moderne Metropole dieses inzwischen auf 50 Millionen Menschen angewachsenen asiatischen Volkes, das in zwei völlig getrennten Staaten lebt. Nordkorea ist gewissermaßen ein kommunistisches Museum stalinistischer Ausprägung und verhindert jeden üblichen Verkehr mit seinem Bruderland Südkorea. Daher ist auch die vorhandene Schienenverbindung lediglich theoretisch vorhanden, denn sie wird auf beharrliches Drängen von Seiten Nordkoreas nicht benützt.

Der direkte Landweg nach Norden war mir deshalb als bevorzugter Reiseweg ins ferne Europa verwehrt. So wählte ich für meine lange Reise nach Hause den Umweg über Japan. Vor wenigen Jahren baute das inzwischen reiche Südkorea eine völlig neue Hochgeschwindigkeitsstrecke von der Hauptstadt Seoul zur Hafenstadt Pusan im Süden. Dieser Neubau ist ein getreues Abbild des französischen TGV. Wäre da nicht eine kleine Aufschrift auf allen Hochgeschwindigkeitszügen in Koreanisch, so wähte man sich bei deren Anblick auf einem französischen Bahnhof. Der historische Hauptbahnhof Seouls ist über hundert Jahre alt und noch ganz im Stile der 19. Jahrhunderts gebaut und könnte eben so gut in Europa stehen. Dieses historische Bahnhofsgebäude wird allerdings nicht mehr benützt. Offensichtlich wird es für andere Zwecke restauriert, denn bebilderte Hinweisschilder zeigen dies am Bauzaun. Gleich nebenan befindet sich das moderne neue Bahnhofsgebäude, von dem tagsüber etwa jede halbe Stunde ein superschneller TGV nach Pusan abfährt. Von unserem bahnhofsnahen Hotel „Fraser“ gingen wir etwa eine Stunde vor Abfahrt unseres Zuges zu Fuß zum etwa 500 m entfernten Bahnhof, in der irrigen Absicht dort noch einige Ansichtskarten Seouls kaufen zu können. Es ist jedoch eine weitere Besonderheit Koreas, dass es fast unmöglich ist, Ansichtskarten zu bekommen, ja bei Nachfrage die durchaus freundlichen Koreaner nicht einmal verstehen, was man gerne kaufen würde. Ansichtskarten sind Anlass bezogen, das heißt, wir bekamen bei der Besichtigung des Aussichtsturmes „Seoul Tower“ mit prachtvолlem Blick über die riesige Stadt Ansichtskarten eben dieses Turmes und keine anderen. Im modernen Bahnhof gab es jedoch leider überhaupt keine des durchaus nicht sehenswerten Bahnhofs oder der sehenswerten und für uns auch exotischen Züge, die außer dem TGV auch noch verkehrten. So verbummelten wir im großen Bahnhofsgebäude die Zeit und gingen etwa eine halbe Stunde vor der Abfahrt zum Bahnsteig 11 hinunter, wo unser Zug 137 bereitstand. Wir hatten uns für je 67100 koreanische Won Fahrkarten in der ersten Klasse gekauft und meinten schon, der lange Zug sei nur sehr schwach besetzt. Es stellte sich jedoch heraus, dass Koreaner erst ziemlich kurz vor der Abfahrt einsteigen. Die pünktliche Ausfahrt um 13.50 Uhr aus dem Hauptbahnhof erfolgte sehr langsam, denn die neue Schnellfahrstrecke beginnt erst etliche Kilometer nach der Ausfahrt. Etwa eine halbe Stunde nach der Abfahrt verging, bis der Zug zum ersten Mal hielt. Nun stiegen viele Fahrgäste zu und unser Zug war fast bis auf den letzten Platz besetzt. Augenscheinlich wird diese schnelle Verbindung sehr gerne von vielen Fahrgästen angenommen. Auch die flotte Fahrt selbst erinnerte an die in Frankreich verkehrenden TGV. Die Innenausstattung des Zuges ist einem französischen TGV völlig gleich. Anstatt eines Speisewagens werden die Fahrgäste von einer fahrbaren Minibar bedient. Fahrkartenkontrolle erfolgte keine, da die Schaffnerin beim Durchgehen durch den Zug nachsah, ob die auf ihrer Liste angegebenen besetzten Sitzplätze auch wirklich besetzt

waren und die freien auch wirklich frei. Eine Kontrolle der Fahrkarten erübrigte sich dadurch. Eigentlich kauft man gar keine Fahrkarte, sondern lediglich eine Platzkarte mit Fahrberechtigung. Dieses praktische System würde bei uns in Österreich sicher nicht funktionieren, weil sich die Österreicher sicher nicht auf die gekauften Plätze setzen würden, sondern dorthin, wo es ihnen gerade gefällt und dadurch diese Art der Fahrscheinkontrolle unmöglich machen würden. Asiaten sind eben generell disziplinierter als wir Europäer.

Unser langer Zug durcheilte in zahlreichen Tunnels eine abwechslungsreiche gebirgige Landschaft, die aber doch landwirtschaftlich sehr stark genutzt wird. Die in ganz Asien so typischen Reisfelder waren auch hier überall zu sehen. Allerdings passierten wir viele Städte mit ausgedehnten Hochhausgebieten. Südkorea ist ein junges Land, das nach dem verheerenden Koreakrieg in den 50-er Jahren des letzten Jahrhunderts fast völlig neu aufgebaut werden musste. Unser Zug hielt nur in wenigen Bahnhöfen. Auf die Minute genau erreichten wir um 16.44 Uhr die Hafenstadt Pusan, wo wir uns im direkt am Bahnhof gelegenen Hotel „Toyoko Inn Yeok Gwang Jang“ für eine Nacht einquartierten. (Es gibt auch ein ähnlich klingendes Hotel, das weiter vom Bahnhof entfernt liegt.) Das moderne Hotel war sehr zweckmäßig eingerichtet, hatte alles was man sich als Reisender wünscht und kostete lediglich 75000 Won für eine Nacht. Da wir am nächsten Morgen bereits um 8.30 Uhr mit dem Tragflügelboot ins nur 220 km entfernte Japan fahren wollten und für die Einschiffung mindestens eine Stunde eher am Hafen sein mussten, erkundeten wir bereits bei Dunkelheit noch am Abend die nötigen Einrichtungen, um anderentags ja nichts falsch zu machen, denn wir fürchteten, dass nicht sehr viele westliche Ausländer diese Schiffsreise machen würden und wir durch die ungewohnten Gepflogenheiten bei der Einschiffung zu viel Zeit verlieren könnten. Nach dem Abendessen im gegenüber unseres Hotels liegenden Bahnhofsrestaurant gingen wir bereits um 23 Uhr ins Bett.

Um ja nicht zu spät zu kommen, verzichteten wir auf das Frühstück, das im Hotel erst ab 7 Uhr serviert wird und verließen bereits kurz vor 7 Uhr das Hotel, um mit der U-Bahn eine Station in die Nähe des Schiffshafens zu fahren. Von dort waren es noch etwa 10 Minuten zu Fuß. Wir trafen kurz vor Öffnung der Abfertigungsschalter um 7 Uhr ein. Die Schiffsfahrkarten hatten wir uns bereits als Onlineticket zu Hause in Österreich ausgedruckt, sodass das Abholen der Bordkarte am Abfertigungsschalter schnell von statten ging. Um 7.45 Uhr öffneten sich die Türen zur Passkontrolle, die ebenfalls in wenigen Minuten abgeschlossen war. Dann mussten wir noch bis 8.15 Uhr warten, ehe das Tor zum Einsteigen ins Schiff geöffnet wurde. Pünktlich um 8.30 Uhr fuhren wir ab. Der Blick zurück auf Koreas größten Hafen, der in einer sehr schönen Bucht umringt von hohen Bergen liegt, war überwältigend. Das Tragflügelboot war sehr gut besetzt, aber nicht ganz ausverkauft.

Die Fahrt mit dieser neuen Schnellfähre, die mehrmals täglich Pusan mit dem japanischen Hafen Fukuoka verbindet, verlief völlig unspektakulär. Da man nicht an Deck gehen konnte, fuhren wir wie in einem Autobus. Bereits nach genau drei Stunden trafen wir um 11.30 Uhr – Japan liegt in der gleichen Zeitzone wie Korea - in Fukuoka ein, wo die genaue Grenzkontrolle mit Fingerprints und Gesichtsfoto nach kurzer Wartezeit abgeschlossen war. Kurz nach 12 Uhr standen wir bereits an der Bushaltestelle links vor dem Ausgang des Hafengebäudes, wo ein klimatisierter Bus der Linie 11 um 12.30 Uhr zum Bahnhof Hakata fuhr, von wo aus die Hochgeschwindigkeitszüge nach Tokio abfahren. Bereits von zu Hause hatten wir die genaue Beschreibung für die Busbenützung bekommen, da in den Bussen fast alles nur in Japanisch angeschrieben ist. Das System mit den Fahrscheinen ist ganz anders, als wir es von zu Hause gewohnt sind. Beim Einsteigen in den Bus in der Busmitte zieht man aus einem Automaten ein Kärtchen, das die Nummer der Einstiegsstelle trägt. Über dem

Ausstieg beim Busfahrer vorne wird mit Leuchtschrift der Fahrpreis ab der entsprechenden Einstiegsstelle angegeben. Dieses Geld wirft man samt dem Kärtchen in einen Kasten beim Fahrer und steigt aus. Einen Fahrschein bekommt man nicht und Wechselgeld bekommt man auch keines, falls man zu viel bezahlt hat. Es sind aber Geldwechselautomaten im Bus vorhanden, allerdings nicht für Scheine mit großem Wert. Die Busfahrt zum Bahnhof Hakata dauerte etwa eine halbe Stunde vor allem wegen der vielen Verkehrsampeln.

Auf der Homepage des Vereins „PRO BAHN Deutschland“ findet man alle Bahnfahrpläne der Welt. Für die Fahrt ins 1175 km entfernte Tokio hatte ich mir bereits zu Hause den „Nozomi Express“ Nummer 38 mit Abfahrt um 14.30 Uhr ausgesucht, der das Beste ist, was Japans Bahnen zu bieten haben. Er ist der schnellste Hochgeschwindigkeitszug der Welt mit dem längsten Laufweg. Der Kauf der Fahrkarte gestaltete sich wegen der Vorlage des Fahrplanausdruckes von zu Hause einfach. Am Bahnsteig mussten wir über eine Stunde warten und erlebten einen wirklichen Mangel der japanischen Bahn. Der klimatisierte Warteraum bietet nur Platz für etwa 20 Reisende und ist für einen Fernzug mit 16 Waggons völlig unzureichend. Damit ist das Warten in der Sommerhitze Südjapans eine wahre Plage, denn der kleine Warteraum war zwar klimatisiert, jedoch öffneten sich die Türen ständig wegen der vielen Leute, die fortwährend kamen und gingen und weil viele Leute nicht verstanden, dass ein Aufenthalt in Türnähe die Schließautomatik ständig in Betrieb setzte. Von einer wirkungsvollen Klimatisierung konnte also keine Rede sein. Wir waren somit froh, als etwa 10 Minuten vor der Abfahrt der Zug endlich bereitgestellt wurde. Wir hatten uns Fahrkarten in der „Green Class“ besorgt, wie man in Japan die erste Klasse nennt. Die fünfstündige Fahrt war dadurch sehr bequem. Die verstellbaren Sitze boten genug Beinfreiheit und auch sonst alle Annehmlichkeiten, die man sich nur wünschen konnte. Für Japan selbstverständlich erfolgte die Abfahrt auf die Minute pünktlich um 14.30 Uhr. Unser Waggon Nummer 9 war mit lediglich fünf oder sechs Reisenden nur sehr schwach besetzt, füllte sich aber in den nächsten Halten beträchtlich. Ausverkauft war der aus 16 Waggons bestehende Zug aber nie. Es verkehrt auch stündlich ein „Nozomi“ auf dieser Strecke. Prinzipiell kauft man wie schon in Korea, so auch in Japan keine Fahrkarte, sondern eine Platzkarte mit Fahrberechtigung. Dadurch hat man immer einen sicheren Sitzplatz. Einen Speisewagen führt der Zug nicht, aber es fährt oft eine Minibar mit Getränken und einem Imbiss durch den Zug. Die hervorragende Sauberkeit der Toiletten war sehr erfreulich. Dies galt übrigens nicht nur für die Züge, sondern für die öffentlichen Toiletten im ganzen Land.

Der lange Zug beschleunigte sofort nach der Abfahrt sehr stark, da jede Achse des Triebwagens – in Japan gibt es keine aus Waggons gebildeten Züge mehr - mit einem Motor angetrieben wird und bereits die Geleise im Bahnhofsgelände und im Vorfeld für hohe Geschwindigkeiten gebaut sind. Züge schleichen grundsätzlich nicht aus den Bahnhöfen hinaus, wie wir das bei uns gewohnt sind. Hakata liegt auf der südlichen Insel Kyuschu, sodass der Zug bald nach Abfahrt in einem langen Tunnel unter dem Meer zur Hauptinsel Honschu hindurch fährt. Wenn man nicht aufpasst, so merkt man das bei der hohen Geschwindigkeit gar nicht. Japan versucht alle großen Inseln mit einander durch Brücken und Tunnels zu verbinden. Dies ist bei der Erdbebenhäufigkeit im Lande besonders schwierig. Der Süden Japans ist nicht nur durch besonders hohe Temperaturen ausgezeichnet, sondern auch durch eine etwas geringere Bevölkerungsdichte. An der Strecke im Süden befinden sich deshalb nicht so viele Schallschutzmauern wie in der Gegend um Tokio. Da Japan auch ein sehr gebirgiges Land ist, war die Fahrt durch den Süden für mich schöner, als während der letzten Stunden vor Erreichen Tokios, wo die Fahrt durch endlose Städte, die ineinander zu gehen schienen, erfolgte. Reisfelder sah man aber immer, entweder ausgedehnt bis zum Horizont oder immer wieder als kleine Flecken

zwischen den Häusern. Eine weitere Besonderheit ist, dass Gewerbegebiete und Wohngebiete offenbar nicht getrennt sind. Zwischen den Wohnhäusern waren immer wieder kleinere und größere Gewerbebetriebe und Fabriken zu erkennen, abwechselnd mit Feldern und kleinen Bauernhöfen. Die Entfernung zwischen Fukuoka und Tokio beträgt 1175 km. Die Fahrt führt also durch einen Großteil Japans und bietet somit einen guten Einblick durch das ganze Land. Der Nozomi Express legt diese Strecke in fünf Stunden und drei Minuten zurück, fährt also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 km/h. Deshalb ist er der schnellste Zug mit dem längsten Laufweg der Welt.

Kurz vor Erreichen des Zieles wurde es dunkel und die in Licht getauchten Hochhäuser im Großraum Tokios wurden immer zahlreicher. Auf die Minute genau fuhren wir pünktlich um 19.33 Uhr in den Hauptbahnhof ein. Hier sind die zahlreichen Geleise teilweise übereinander angelegt, da sie wegen der großen Anzahl nebeneinander gar nicht mehr Platz hätten. Die U-Bahn Geleise unter dem Straßenniveau sieht man verständlicherweise nicht. Im riesigen Bahnhof herrscht ein unglaubliches, aber sehr diszipliniertes Gedränge der Menschenmassen. Mit einiger Mühe gelang es uns bei einer Ausgangssperre, dass unsere Fahrkarte in der Kontrollmaschine nicht wie üblich zurückbehalten wurde. Wir bekamen dafür an einem Schalter einen kleinen Entwertungsstempel auf die Fahrkarte gedrückt und durften diese somit als Souvenir behalten.

Unser Hotel „Marunouchi“ lag gleich beim nördlichen Bahnhofsausgang, sodass wir 30 Minuten nach Ankunft des Zuges im Bahnhof bereits im Zimmer waren. Tokio ist eine sehr teure Stadt und die Hotels ebenfalls. Es ziemt sich deshalb gar nicht den horrenden Zimmerpreis zu erwähnen. Wir hatten uns für drei Tage in diesem Hotel einquartiert. Dass das Zimmer alle erdenklichen Annehmlichkeiten bot, verstand sich von selbst.

Am nächsten Morgen machten wir uns nach dem für ein Fünfsternehotel bescheidenen aber sündteuern Frühstück zuerst auf die Suche nach einem Geldautomaten, der meine Maestro Karte akzeptierte. Leider waren wir erfolglos. Etwas besser erging es uns auf der Suche nach einem Geldautomaten, bei dem ich mit meiner Mastercard Geld bekam. Die intensive Suche gestaltete sich zwar nicht einfach, aber nach längerem Suchen fanden wir so einen Automaten. Es ist in Japan offensichtlich nicht so einfach mit ausländischen Karten an Geld zu kommen. Eine Tatsache, die mich doch sehr erstaunte. Am Abend machten wir uns neuerlich auf eine ausgedehnte Suche und wurden in der „Untergrundgeschäftszeile“, einem ausgedehnten Kaufhaus unterhalb des Hauptbahnhofes und der angrenzenden Straßen, fündig. Die „Seven Bank“ akzeptiert europäische Maestro Bankomatkarten.

Den Vormittag spazierten wir um den Kaiserpalast, der sich in unmittelbarer Umgebung unseres Hotels befindet. Bei der kilometerlangen Wanderung um das riesige Gelände, das selbstverständlich stark bewacht wird, machten wir auch einen Umweg zum nahen Yasukuni Schrein mit angeschlossenen Museum. Im Schrein verehren die patriotischen Japaner ihre Helden, die fürs Vaterland das Leben geopfert haben. Im Museum nebenan wird deren Geschichte dargestellt. Wenn auch die japanische Geschichte in ferner Vergangenheit trotz der spärlichen englischen Beschriftung noch gut nachvollziehbar war, so wunderte mich doch die Darstellung der japanischen Geschichte ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts, speziell aber die Darstellung der Rolle Japans während des 2. Weltkrieges. Die Formulierungen der Texte würden bei uns höchstens bei Rechtsextremen Beifall finden. Die im Museum ausgestellten Exponate der Kamikaze Flugzeuge und Unterseeboote – als „human Torpedos“ verherrlicht – betrachtete ich offensichtlich anders, als die Japaner. Als Gast steht mir allerdings keine Kritik zu. Die Japaner sind heute ohne jeden Zweifel ein überaus

friedfertiges und freundliches Volk. Überall wurde ich mit aller Höflichkeit und Freundlichkeit empfangen. Niemals hatte ich auch nur den allerleisesten Verdacht nicht willkommen zu sein.

Anschließend besuchten wir noch den kaiserlichen Park, der sehr gepflegt und schön war. Es ist derjenige Teil des Kaiserpalastes, der der Öffentlichkeit zugänglich ist. Die feuchte Hitze machte mir allerdings wieder sehr zu schaffen und ich war froh, als wir gegen drei Uhr nachmittags das klimatisierte Hotel erreichten und ich mich ein wenig erholen konnte.

Gegen 19 Uhr brachen wir noch zu einem ausgedehnten Abendspaziergang durch die berühmte Ginza Straße auf, die sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe unseres Hotels befand. Ganz allgemein fand ich die Hochhäuser Tokios nicht so postmodern, wie die Singapurs oder Bangkoks. Auch die Leuchtreklame in der Ginza war nicht so überwältigend, wie ich es erwartet hatte. Wir gingen noch in einem der kleinen Lokale essen und kauften uns Briefmarken. Der Kauf von Ansichtskarten scheiterte erneut, da es offenbar auch in Japan unüblich ist, Ansichtskarten zu verschicken und die Zahl der westlichen Touristen überdies sehr klein ist. Dies dürfte vermutlich auch eine Folge des hohen Preisniveaus sein.

Gegen 21 Uhr waren wir wieder im Hotel und gingen bereits um 23 Uhr zu Bett. Der nächste Tag sollte die Entscheidung bringen, ob wir am 21.8. wie vorgesehen mit dem Schiff von Fushiki nach Wladiwostok abreisen könnten. Warum das so unsicher war, lag an den japanischen Behörden. Der Sachverhalt war etwas verzwickelt:

Für die Einreise nach Wladiwostok benötigten wir ein russisches Visum, das man nur dann erhält, wenn nicht gleichzeitig im Pass ein zweites gültiges Visum Russlands vorhanden ist. Wir reisten jedoch am 20. Juli von Russland kommend in die Mongolei aus. Daher konnten wir erst ab 21.7. ein neues russisches Visum beantragen, das nur in der russischen Botschaft des Heimatlandes beantragt werden kann. Wir besorgten uns also rechtzeitig im Juni in Österreich Zweitpässe und übergaben diese an ein Reisebüro mit der Bitte, ab 21. Juli bei der russischen Botschaft in Wien ein Visum für die Einreise mit dem Schiff aus Japan kommend für den Hafen Wladiwostok zu beantragen und die Pässe anschließend an das von uns gebuchte Hotel Marunouchi in Tokio zu senden. Dies wurde auch alles so durchgeführt. Wir hatten nur nicht mit dem japanischen Zoll gerechnet. Bei unserer Ankunft am 19. August im Hotel Marunouchi wurde uns von DHL telefonisch mitgeteilt, dass der japanische Zoll unsere Pässe beschlagnahmt hätte, weil es üblich sei, dass Pässe von Menschen ins Land mitgebracht und nicht mit der Post gesandt würden. Diesen Sachverhalt bezweifelten wir keinesfalls, aber es war uns nicht bewusst, gegen welches japanische Gesetz wir verstoßen hatten. Nach einigen Telefonanrufen mit DHL wurde uns versprochen alles zu unternehmen, um unsere Pässe vom japanischen Zoll doch noch frei zu bekommen. Wenn man weiß, wie höflich Japaner sind und wie unerhört es ist, Fremden eine Absage zu erteilen, so kann man verstehen, dass dieses Versprechen von DHL nicht sehr überzeugend klang. Wir waren also sehr gespannt, ob wir unsere Reise wie geplant weiterführen konnten. Kurz vor Mittag kam dann der erlösende Anruf von der Hotelrezeption. DHL hatte unsere Pässe mit den Visa für Russland ins Hotel geliefert.

Wir kauften anschließend sofort am Bahnhof Fahrkarten für den nächsten Tag nach Fushiki. Auch jetzt war es erneut überaus angenehm, dass wir für unsere gewünschte Bahnverbindung bereits am Schalter einen Fahrplanausdruck vorlegen konnten. Der Fahrkartenkauf war somit eine Angelegenheit von wenigen Minuten. Dann spazierten wir in der fast unerträglichen Mittagshitze zum Tokyo Tower, einem 333 m hohen Fernsehturm aus

dem Jahre 1958, der dem Pariser Eiffelturm nachempfunden wurde. Die weite Aussicht von oben auf die Stadt und ihre Umgebung war überwältigend. Das nach fast allen Seiten endlos scheinende Häusermeer dieser Millionenstadt beeindruckte mich sehr. Wir aßen im Turm noch ein wenig und kauften im Andenkenladen noch einige Kleinigkeiten als Erinnerung an unseren Japanbesuch. Dann wagten wir es die anschließende Rückfahrt ins Hotel mit der U-Bahn zu unternehmen. Zwar sind bei der U-Bahn viele Dinge auch mit lateinischen Buchstaben angeschrieben, aber eben nicht alle. Die Fahrt war also ein kleines Abenteuer, das wir jedoch leicht überstanden. Immerhin war ich schon durch so viele Länder mit so vielen verschiedenen Kulturen gereist, dass die U-Bahn in Tokio zwar eine spannende Herausforderung, aber eben keine unüberwindliche Herausforderung war. Das Abendessen nahmen wir dieses Mal gegen 20 Uhr im Luxusrestaurant unseres Hotels ein, wohl wissend dass uns das sehr teuer zu stehen kommen würde. So bezahlten wir dafür wie erwartet über 100 Euro, aber richtig satt wurden wir dabei eigentlich nicht. Trotzdem entschlossen wir uns, nicht noch zusätzlich in einem der uns vertrauten billigen Lokale am gegenüber befindenden Bahnhof einzukehren, sondern gingen bereits gegen 22 Uhr zu Bett.

Der nächste Tag war der Tag der Abreise nach Wladiwostok. Wir leisteten uns gegen acht Uhr wieder das Hotelfrühstück für je 25 Euro, das für das Gebotene ebenfalls viel zu teuer war, packten unsere Sachen ein und bezahlten die Hotelrechnung. Sie betrug für die zwei Tage und drei Nächte umgerechnet fast 1000 Euro - Japan machte als teures Land seinem Ruf wieder alle Ehre - , gingen dann zum Bahnhof hinüber und fuhren mit einem Hochgeschwindigkeitszug um 11.12 Uhr nach Echigoyuzawa, wo wir pünktlich um 12.30 Uhr ankamen. Beim Umsteigen beobachteten uns Japaner bei der Suche nach dem richtigen Bahnsteig. Sie halfen uns netterweise unaufgefordert auf ihre überaus höfliche und freundliche Art, wären wir doch ohne diese Hilfe mangels japanisch Kenntnissen ziemlich verloren gewesen. So stiegen wir in den richtigen Kapsur Express nach Takaoka um, der zwar ebenfalls pünktlich um 12.39 Uhr abfuhr, aber auf der Fahrt dorthin fast 10 Minuten Verspätung einfuhr, sodass wir dort den für uns so wichtigen Anschluss versäumt hätten, hätte man den Regionalzug nach Fushiki nicht fast 10 Minuten warten lassen. Japans Bahnen sind offenbar nicht immer pünktlich. Der Grund der im Prinzip für europäische Verhältnisse geringen Verspätung dürften Bauarbeiten auf der Strecke gewesen sein, die wir beobachteten. Somit war es bei der Ankunft in Fushiki nicht 15.11 Uhr, sondern bereits 15.17 Uhr. Dort angekommen nahmen wir für 700 Yen ein Taxi zum Hafen, wo wir um 15.30 Uhr ankamen. Uns wurde bereits zu Hause mitgeteilt unser Schiff lege um 18 Uhr ab. Deshalb wählten wir auch die von uns benützte Zugverbindung. In der Tat fuhr das Schiff um 18 Uhr Wladiwostok Zeit ab, was 16 Uhr japanischer Zeit entsprach. So erlebten wir den Schrecken das gebuchte Schiff fast versäumt zu haben erst im Nachhinein. Immerhin fährt das Schiff nur wöchentlich. Wir bezogen unsere Semi-Deluxe Kabine, die sehr geräumig und gut eingerichtet war. Wir hatten sogar einen Kühlschrank und ein Fernsehgerät in der Doppelkabine. Hier ließ es sich gut zwei Nächte und einen Tag aushalten. Im Fahrpreis war auch das Frühstück, Mittagessen und Abendessen inbegriffen, typisch russisches Essen, das mir in den folgenden Tagen ausgezeichnet schmeckte. Erst 20 Minuten nach der Ausfahrt bemerkten wir diese, so ruhig erfolgte sie. Das sollte sich aber bald ändern. Der starke Wind erzeugte sehr hohe Wellen und das Schaukeln des Schiffes wurde beträchtlich. Das Abendessen war auf 19 Uhr festgesetzt. Wir waren nur sechs Ausländer an Bord, die an den gleichen Tisch gesetzt wurden: der australische Tierarzt John, ein britischer Banker Jeff, der in Tokio beschäftigt war, der junge Japaner Hideki und eine junge Japanerin Terumi.

Die erste Nacht schlief ich trotz des doch beträchtlichen Schaukeln des Schiffes wegen des hohen Seeganges sehr gut, so gut, dass ich auf das reichhaltige Frühstück verzichtete und

erst nach 11 Uhr aufstand. Das Mittagessen war auf 13 Uhr festgesetzt – immer bereits nach Wladiwostok Zeit. Da wir auch an Deck einen offenen Swimmingpool mit Meerwasser gefüllt hatten, verbrachten wir dort einen Teil des Tages. Das Wasser war erstaunlich warm. Wegen des hohen Wellenganges hatten wir auch im Swimmingpool einen hohen Seegang, sodass die Wellen ab und zu über den Beckenrand hinaus schwappten und das umgebende Deck unter Wasser setzten. Was Hallenbäder bei uns zu Hause künstlich erzeugen müssen, haben wir so ganz nebenbei bekommen: Swimmingpool mit hohem Wellengang. Besonders beeindruckend war an diesem Abend der malerische Sonnenuntergang. So hatte ich ihn noch nie gesehen. Die rote Sonne ging ohne jedwede Behinderung von auch nur kleinsten Wolken oder Nebel direkt im Meer unter. Die von mir gemachten Fotos können diese für mich einmalige Stimmung nur sehr beschränkt wiedergeben.

Auch die zweite Nacht verbrachten wir ganz angenehm. Wir waren das Schaukeln des Schiffes bereits gewohnt, ganz abgesehen davon, dass ich niemals seekrank werde. Gegen sechs Uhr in der Früh zeigte uns ein Blick aus dem Kabinenfenster, dass wir der sibirischen Küste, die an dieser Stelle einem Archipel mit vielen Inseln ähnelt und eine felsige Steilküste bildet, entlang fuhren. Wir eilten auf das oberste Deck über der Steuerbrücke, wo wir John trafen, und erlebten die grandiose Einfahrt in den berühmten Hafen von Wladiwostok bei herrlichem Sonnenschein. Nach Anlegen des Schiffes am Kai servierte man uns noch das Frühstück im Speisesaal. Dann erhielten wir noch an Bord unsere Pässe mit dem bereits vom Schiffpersonal ausgefüllten Einreiseformular zurück. Nun durften wir aussteigen und hatten im Hafengebäude eine kurze Pass- und Zollkontrolle, die kürzeste auf unserer ganzen Reise bisher. Unser Gepäck wurde nicht einmal stichprobenartig geprüft, sondern wir wurden nur durch gewunken.

Unser Hotel „Wladiwostok“ war nur etwa 300 m entfernt, allerdings auf einer kleinen Anhöhe, auf die wir unser schweres Gepäck hinauf schleppen mussten. Das Einchecken im Hotel gestaltete sich etwas schwierig, weil der Hotelcomputer gerade abgestürzt war und folglich keine Daten abrufbar waren. So mussten wir noch völlig verschwitzt vom Schleppen fast eine Stunde an der Hotelrezeption warten, ehe wir den ersehnten Zimmerschlüssel bekamen. Unser Zimmer lag im 7. Stock, von wo aus wir eine prächtige Sicht auf die Amur Bucht genossen. Auch das Wetter spielte bei unserem anschließenden Stadtbesuch mit. Es war sonnig und heiß, wie wir es in den letzten Wochen nicht anders gewohnt waren. Nachdem wir unser Gepäck ins Zimmer gebracht und uns noch ein wenig erfrischt hatten, gingen wir zur nahen Strandpromenade hinunter, wo wir sahen, wie Russen üblicherweise ihre Umwelt behandeln. Überall lagen Glasscherben verstreut. Die einstmals schön gestalteten Rasenanlagen, offenbar vor gar nicht so langer Zeit neu angelegt, waren zertrampelt und die augenscheinlich neue Ufermauer bereits zum Teil eingestürzt. In Russland missachtet man öffentliches Gut und geht mit der Natur schonungslos um. Wir stiegen auch auf einen der vielen Hügel in der Nähe des Hafens, von wo aus man einen weiten Blick auf die Hafengebucht, einen Großteil der Stadt und die nahe Inselwelt hat. Auf der Hügelspitze befindet sich auch ein Denkmal für die beiden Mönche Kyrill und Method, die einst den Russen das nach ihnen benannte Alphabet brachten. Wladiwostok liegt etwa auf der geografischen Breite von Rom und war dementsprechend heiß. Wir erholten uns am Abend im Hotelzimmer und gingen bereits um 22 Uhr zu Bett, da wir anderentags früh aufstehen wollten, um unseren letzten Tag in der Stadt zu nützen. Wir hatten ursprünglich drei Tage für eine ausführliche Besichtigung Wladiwostoks vorgesehen, doch wurden uns aus unerfindlichen Gründen die begehrten Fahrkarten für den Transsibirien Express bereits für die Abfahrt am 24. August ausgestellt, anstatt wie gewünscht zwei Tage später und bei der Ankunft an der Hotelrezeption hinterlegt. Russische Fahrkarten können frühestens 45 Tage

vor der Abfahrt gekauft werden. Wir waren allerdings bereits länger auf Reisen, sodass wir die Fahrkarten über ein Büro in Österreich vorbestellen mussten, um diese sicher zu bekommen. Üblicherweise kann man Fahrkarten für diesen Zug ansonsten auch an jedem Bahnhof in Österreich kaufen, so wie man Fahrkarten beispielsweise von Bregenz nach Wien kauft.

Nach dem Frühstück gingen wir zur Gepäckaufbewahrung am Bahnhof und erlebten wieder einmal die russische Realität. Wir mussten über eine halbe Stunde geduldig in einer Schlange warten, ehe wir unser Gepäck aufgeben konnten. Am nahen Hafen fuhren wir dann mit einer Fähre in wenigen Minuten auf die andere Seite der Hafenbucht und bestiegen dort neuerlich eine kleine Anhöhe, von der aus wir schöne Fotos des Hafens machten. Von dort aus liefen wir dann durch ein Neubauviertel über diese Anhöhe auf der Suche nach einer anderen Anlegestelle des Schiffes, die in unserem Stadtplan eingezeichnet war. Diese war jedoch unauffindbar. So stiegen wir in einen gerade vorbeikommenden Stadtbus und fuhren mit ihm bis zu einer Straßenbahnhaltestelle der Linie 6. Wie sich später herausstellte, ist sie die einzig in Betrieb verbliebene Straßenbahnlinie der Stadt. Mit dieser museumsreifen Straßenbahn rumpelten wir über wacklige Gleise bis zur Endstation und liefen durch eine schattige Allee bergauf zu einer Anhöhe am Meer, von der aus sich ein weiter Blick auf eine der vielen Buchten der Stadt mit der Inselwelt bot. Zwei Denkmäler stehen dort, mit einem Parkplatz und Blumenbeeten, aber nicht einmal eine Sitzbank geschweige denn irgendeine Verpflegungsmöglichkeit. Wie gut ließe sich dieser schöne Platz touristisch vermarkten! Wir hingegen konnten dort nicht einmal etwas zu trinken auftreiben. So gingen wir zur Straßenbahn zurück und fuhren bis zur anderen Endstation auf einem weiteren Hügel der Stadt. Hier wollten wir ursprünglich in die Straßenbahnlinie 7 umsteigen, mussten jedoch an deren Umkehrschleife feststellen, dass diese offenbar schon längere Zeit außer Betrieb war, obwohl sie auf sehr weiten Strecken einen eigenen Gleiskörper hatte, wie wir beim Rückweg in die Innenstadt feststellten. So nahmen wir einen Bus, der uns in die Nähe des Bahnhofs zurück brachte. Was wir auf einigen Straßen der Stadt immer wieder sahen, war deren geradezu abenteuerliche Zustand mit fehlenden Kanaldeckeln in der Straßenmitte und Quadratmeter großen Schlaglöchern mit einer Tiefe von einem halben Meter. Man muss beim Befahren einer solchen Straße schon gute Streckenkenntnisse haben, um keinen Achsbruch am Auto zu verursachen. Wir bummelten anschließend noch durch die Stadt, aßen ein wenig und warteten am Hafen, bis der Transsibirien Express „Rossija“ zum Einsteigen freigegeben wurde. Der Passagierhafen und der Bahnhof sind in unmittelbarer Nähe angelegt.

Etwa eine Stunde vor Abfahrt unseres Zuges um 21.42 Uhr Ortszeit holten wir unser Gepäck und trugen es zum bereitgestellten Zug. Leider hatten wir das reservierte und versprochene Schlafwagenabteil sonderbarer Weise doch nicht bekommen, aber wir hatten immerhin ein klimatisiertes Liegewagenabteil für vier Personen für uns alleine. Es war geräumig und verfügte glücklicherweise auch über eine Steckdose, sodass wir unseren Laptop benutzen konnten. Dann gingen wir noch ein wenig auf den inzwischen in Dunkelheit gehüllten Bahnsteig hinaus, da noch genügend Zeit bis zur Abfahrt verblieb, kauften uns für alle Fälle am nahen Kiosk noch ausreichend Mineralwasser und mischten uns unter die zahlreichen Fahrgäste, die es uns gleich taten. Der Zug war offenbar sehr gut besetzt. Zufällig trafen wir am spärlich beleuchteten Bahnsteig noch John, unseren australischen Tierarzt vom Schiff, der erst am nächsten Tag nach Irkutsk fahren wollte, sowie Terumi und Hideki, die ebenfalls in unserem Zug nach Moskau fuhren. Obwohl wir nur zwei Tage auf dem Schiff gemeinsam von Japan nach Wladiwostok reisten, fühlten wir uns als Schicksalsgemeinschaft verbunden,

waren wir doch die einzigen Ausländer an Bord gewesen. So entwickelte sich eine kleine Abschiedsfeier am Bahnsteig, die auch fotografisch festgehalten wurde.

Pünktlich um 21.42 Ortszeit, 14.52 Uhr Moskauer Zeit, verließ unser „Rossija“ unter den Klängen russischer Marschmusik Wladiwostok. Bald nach der Abfahrt legten wir uns schlafen. Die erste Nacht schliefen wir gut und lang. Wann wir aufstanden und in den verspielt ausgestatteten Speisewagen zum üppigen Frühstück gingen, lässt sich so leicht nicht sagen, denn bei der russischen Bahn gilt landesweit die Moskauer Zeit, die gegenüber der Ortszeit im fernen Wladiwostok um sieben Stunden verschoben ist. Die Strecke bis Ulan Ude kannte ich noch nicht. Sie führt durch ein besonders dünn besiedeltes Gebiet dieses Riesenlandes, wenn man von einzelnen Großstädten, wie Chabarowsk oder Birobidschan, absieht. Ab Chabarowsk schien der Bahnkörper in nicht sehr gutem Zustand zu sein, denn unser Zug fuhr doch sehr langsam und oftmals beträchtlich schaukelnd, ohne jedoch eine Verspätung einzufahren. Der schlechte Gleiszustand schien also im Fahrplan berücksichtigt zu sein. Da wir vier Liegen in unserem Abteil hatten, benützten wir die oberen zum Schlafen und die unteren zum Sitzen. Die Schlafwagenschaffnerin bot Süßigkeiten und Getränke an, für weitere Köstlichkeiten sorgte der Speisewagen, zu dem wir durch nur drei Waggons hindurchgehen mussten. Er sollte laut Anschlag am Eingang von 9 bis 22 Uhr Ortszeit geöffnet sein, sodass wir immer raten mussten, wie spät es wohl nach Ortszeit gerade sein konnte. Am ersten Abend erlebten wir bereits eine Überraschung, als wir im Speisewagen erfuhren, dass der Herd defekt sei und keine warmen Mahlzeiten zubereitet werden konnten. So begnügten wir uns mit zwei Flaschen Cola und zwei Broten mit Kaviar, immerhin eine typische russische Spezialität. Den größten Teil des Tages verschlief ich üblicherweise auf meiner oberen Liege. Einige Worte sollte ich wohl noch den Toiletten im Zug widmen. Wenn man den äußerst bedauerlichen Zustand öffentlicher Toiletten in Russland kennt, so war es erfreulich zu sehen, wie fleißig unsere beiden Schlafwagenschaffnerinnen waren, den Zustand der Toiletten angenehm zu halten. In unserem Waggon reisten ausschließlich Russen, die ja, wie schon erwähnt, mit öffentlichen Anlagen sorglos umgehen, so natürlich auch mit unseren Zugtoiletten. Für Arbeit war folglich gesorgt.

An unserem zweiten Abend im Zug besuchte uns Terumi, die im Waggon Nummer drei gleich nebenan ebenfalls nach Moskau reiste, in unserem Abteil. Wir plauderten lange über Japan und seine für uns doch manchmal sehr exotischen Eigenheiten, sahen uns am Laptop noch einige der von mir und ihr so zahlreich auf der langen Reise gemachten Fotos an und gingen erst spät zu Bett. Der zweite Japaner, Hideki, reiste in unserem Waggon mit drei Russen im Abteil. Vermutlich lebte er etwas beengt. Wir sahen ihn nur selten bei den unterwegs Halten am Bahnsteig. Er hatte sich wohl ausreichend mit japanischem Essen eingedeckt, um nicht auf den Speisewagen angewiesen zu sein. Auch diese zweite Nacht verlief problemlos. Inzwischen war ich das monotone Geräusch und das ständige Schaukeln des Zuges bereits gewohnt und konnte gut und fest schlafen.

Einige Worte zu den Reisenden in Zug möchte ich noch schreiben. Der „Rossija“ ist fast sieben Tage von Moskau bis Wladiwostok unterwegs und selbstverständlich fahren bei weitem nicht alle Fahrgäste die ganze Strecke, so wie wir. Deshalb reiste zum Beispiel Hideki nicht immer mit drei Reisenden im Abteil und Terumi war nicht immer alleine in ihrem Abteil, zufällig aber einen Großteil der Reise. Beim Aussteigen in Moskau sah ich aber, dass doch noch ein beträchtlicher Teil der Reisenden die ganze Strecke von 9300 km von Wladiwostok bis Moskau mit uns fuhren. Während der Aufenthalte in vielen Bahnhöfen hält der Zug bis zu zwanzig Minuten und manchmal sogar mehr. Dabei ist es üblich auf den

Bahnsteig zu gehen. Dabei trifft man tagelang immer wieder die gleichen Leute und schließt dabei durchaus Bekanntschaften. Der „Rossija“ ist also eine kommunikative Einrichtung.

Kurz vor 9 Uhr Ortszeit stand ich auf und erledigte im nebenan befindlichen WC mit einem kleinen Waschbecken meine Morgentoilette, die eher einer Katzenwäsche glich. Dann wagte ich etwas Verwegenes: ich versuchte mir die Haare zu waschen. Dazu verwendete ich eine leere Literflasche Mineralwasser vom Vortag, füllte sie in dem kleinen Waschbecken mit Wasser und begann das Prozedere. Ich shamponierte meine Haare ein und übergoss sie über dem kleinen Waschbecken mit der Wasserflasche und verursachte so zwar eine kleine Überschwemmung, aber meine Haare wurden sauber und ich fühlte mich wohler. Mich erstaunte nur, weshalb in Zügen mit so langem Laufweg, wie dem „Rossija“, der immerhin fast sieben Tage unterwegs ist, nicht Duschkabinen eingerichtet werden. Dass es eine solche Duschkabine im Zug durchaus gab, erfuhr ich erst später.

In Jerofej Pawlowitsch hatten wir einen längeren Aufenthalt, bei dem ich feststellte, dass wir inzwischen etwa 20 Minuten Verspätung hatten. Das Frühstück entfiel, weil der Speisewagen um neun Uhr Ortszeit immer noch nicht geöffnet war. Die Öffnungszeiten dieses Wagens werden für mich wohl immer ein Geheimnis bleiben. Kurz nach vier Uhr Moskauer Zeit, es müsste nach meinen Berechnungen etwa 11 Uhr Ortszeit sein, gelang es uns doch noch im Speisewagen etwas zu essen zu bekommen. Bei einem anschließenden 20 Minuten Halt um 4.42 Uhr MZ in Amazar stellten wir fest, wie kühl es hier in Sibirien war. Die Verspätung war bei der Abfahrt auf nur mehr sieben Minuten geschrumpft.

Bei einem späteren Aufenthalt trafen wir auf dem Bahnsteig Terumi, die sich bereit erklärte, mit uns nach der gleich zu erfolgenden Abfahrt in den Speisewagen zu gehen, um etwas zu essen. Wir drei waren beim Eintreffen im Speisewagen wieder die einzigen Gäste. Terumi studierte die umfangreiche Speisekarte sehr genau, weil sie sicher gehen wollte, ja nicht zu viel Geld auszugeben. Da erst erfuhr ich von ihr, dass sie arbeitslos war und sehr sparen musste. Sie war ursprünglich in Tokio bei der amerikanischen Firma McKinsey beschäftigt gewesen und sprach dadurch sehr gut englisch. Dies ist für Japaner eher selten, denn der Fremdsprachenunterricht scheint mir in Japan durchwegs schlecht zu sein, denn wir trafen in Japan nur sehr wenige gut Englisch sprechende Japaner. Weshalb Terumi ihre Arbeit verlor, wollte sie nicht so genau erzählen. Auf jeden Fall wollte sie in den kommenden Wochen mit ihren Ersparnissen doch einiges in Europa erleben. Sie besuchte schon bei früheren Reisen einige europäische Länder, darunter auch Österreich. Dieses Mal wollte sie sich Moskau ansehen und von dort mit der Bahn nach Budapest fahren. Die Rückreise sollte dann mit dem Flugzeug erfolgen. Sparen war bei ihr also angesagt. So bestellten wir im Speisewagen das russische Nationalgericht „Borschtsch“, eine Gemüsesuppe, die ganz ausgezeichnet schmeckte und tranken noch russisches Bier dazu. Sie erzählte uns, sie esse im Zug üblicherweise nur mitgebrachte Sachen, wie Instantsuppe und Nudeln, die man mit heißem Wasser anrühren musste. Wir hatten Wochen zuvor in einem chinesischen Zug auf diese Weise essen müssen, weil der Speisewagen im Zug von Beijing nach Nanning außer dem Frühstück überhaupt nichts anbot. Diese Instantsuppen schmecken ja nicht schlecht, aber als Dauerverpflegung scheinen sie mir doch etwas dürftig zu sein. Auch der mitreisende Hideki esse nur auf diese Weise, meinte sie. Als wir am Abend beim neuerlichen Gang zum Speisewagen wieder an ihrem Abteil vorbei kamen, meinte sie, wir wären reiche Leute, dass wir uns schon wieder ein Essen im Speisewagen leisten konnten. Reiche Leute waren wir keineswegs, aber wenn wir schon auf Reisen gingen, dann aßen wir auch ordentlich. Das Essen im Speisewagen war ausgezeichnet und die Speisekarte riesig, wenn auch nicht alle angegebenen Gerichte vorrätig waren. Die Preise waren mit denen zu Hause vergleichbar.

Auf dem Bildschirm in unserem Abteil sahen wir auch einen Werbefilm der russischen Bahn über den Transsibirien Express. Dabei wurde auch eine Duschkabine erwähnt. Tatsächlich fanden wir diese im Waggon vor dem Speisewagen. Wir erkundigten uns bei der in diesem Waggon anwesenden Schaffnerin und erfuhren von ihr, dass die Dusche nicht funktioniere. In Russland kann dies bedeuten, dass sie entweder wirklich nicht funktioniert oder dass die Schaffnerin keine Lust hatte sie in Betrieb zu nehmen. Die Benutzung dieser Dusche ist nicht kostenlos. Allerdings ist der Benutzungsbetrag lächerlich gering. Die Russen wollten sich das aber offensichtlich nicht leisten, genauso wenig wie den Speisewagen. Touristen, die eher Speisewagenkunden gewesen wären, fuhren im Zug leider nur sehr wenige. Der einzige vorhandene Schlafwagen im Zug war mit Japanern belegt, die sich offenbar, wie nicht anders erwartet, meist nicht zum Essen im Speisewagen entschließen konnten.

Unser Zug bot viele praktische Dinge, die nicht im Einsatz waren. Jedes Abteil war durch eine Magnetkarte gesichert. Jeder Reisende des jeweiligen Abteils sollte so eine Magnetkarte bekommen, mit der alleine die Abteiltüre von außen geöffnet werden konnte. Unsere Schaffnerin erklärte uns, sie hätte keine Magnetkarten. Das System funktioniere nicht. Das konnte wahr sein oder nicht. Ich vermutete eher das Letztere. Wahrscheinlich hatte die Schaffnerin nur das System nicht verstanden und wollte sich mit diesen Neuerungen nicht auseinandersetzen. Eine weitere angenehme Einrichtung wäre die starke Deckenbeleuchtung im Abteil gewesen. Die beiden Leuchtstoffröhren waren zwar vorhanden, ließen sich aber nicht einschalten. Auch in diesem Fall erklärte uns die Schaffnerin, diese Beleuchtung funktioniere nicht. Dazu passt auch eine weitere Bemerkung von mir über unsere Toiletten. Wir hatten davon zwei Stück an einem Ende des Waggons, gleich neben unserem Abteil. Am Nachmittag bemerkten wir Wasser im Gang neben den Toiletten. Da in unserem Zug ein eigener Mechaniker mitfuhr, wurde dieser bemüht. Wie sich herausstellte, war der Abfluss des Waschbeckens in einer Toilette defekt. Dieser wurde vom Mechaniker ausgebaut, womit diese Toilette eben kein funktionsfähiges Waschbecken mehr hatte. Das war's dann auch schon. Damit stand im Prinzip für die 34 Reisenden unseres Waggons nur mehr eine benützbare Toilette zur Verfügung – wenigstens nach unserem Verständnis. Dass dies ein unhaltbarer Zustand für eine Toilette war, schien niemandem außer uns einzuleuchten. Selbstredend war diese einzige benützbare Toilette für die 34 Reisenden ständig belegt und es war immer Warten angesagt.

Wegen der nicht in Betrieb befindlichen Dusche fragten wir unsere beiden Schaffnerinnen. Wir hatten, so wie jeder Waggon des Zuges, deren zwei. Eine dieser dienstbaren Geister, die so ganz nebenbei erwähnt, sehr auf Sauberkeit im Waggon achteten und immer wieder mit dem Staubsauger und dem Putzeimer unterwegs waren, meinte, die Duschkabine sei sehr wohl in Ordnung - was auch ich vermutete -, die andere bot an, in einer Toilette eine Dusche zu installieren und für geringe Gebühr zur Verfügung zu stellen. Wir sollten uns das am nächsten Morgen ansehen. Russen können manchmal erfinderisch sein, besonders wenn es darum geht, Geld zu verdienen. Nach diesen Kleinigkeiten und einem ausgezeichneten Essen im Speisewagen klang dieser Tag für uns aus und wir legten uns schlafen. Dass auch Russen in fahrenden Zügen gut schlafen können, hörten wir am lauten Schnarchen selbst durch die Abteilwände hindurch, allerdings doch nicht so laut, dass wir dadurch erwacht wären. Diese dritte Nacht in unserem Zug verlief somit problemlos.

Wie ich schon mehrfach erwähnte, bin ich ein ausgesprochener Nachtmensch, weswegen ich auch meist das traditionelle Frühstück ausfallen lasse und gleich zum Mittagessen gehe. Als am anderen Morgen um 9 Uhr Ortszeit die Sonne bereits längst zum Fenster herein lachte, hatte ich noch überhaupt keine Lust aufzustehen. Immerhin erfuhr ich anlässlich

eines Aufenthaltes in Petrowskij Sawod, dass wir über Nacht 20 Minuten Verspätung eingefahren hatten. Denn nur während der spärlichen Aufenthalte alle paar Stunden lässt sich eine eventuelle Verspätung feststellen. Im Gang fand unterdessen offenbar das Schlange stehen vor der Toilette statt, was mich noch viel mehr dazu bewegte, weiterzuschlafen.

Ein Wort zur Beziehung der russischen Fahrgäste zu Tieren. Nicht dass wir Ungeziefer im Waggon gehabt hätten. Nein, das meine ich nicht. Unser Waggon war vorbildlich sauber. Nein, ich hätte durch Vogelgezwitscher geweckt werden können, denn einige Abteile neben unserem reisten Russen mit ihrem Wellensittich im Vogelkäfig durch die Lande. Auch Hunde hatten wir an Bord, glücklicherweise jedoch nicht in unserem Waggon. Bei den Aufenthalten wurden sie auf dem Bahnsteig Gassi geführt. Ob wir noch weitere Tierarten an Bord des Zuges hatten, weiß ich nicht. Zuzutrauen wäre es den Russen allemal gewesen. Der „Rossija“ ist eben für viele Fernreisende ihre Ersatzwohnung.

Waren wir bei der Abfahrt in Wladiwostok noch der letzte Waggon des Zuges, so erhielten wir bereits im etwa 700 km entfernten Chabarowsk einen Kurswagen dritter Klasse von Sovgavan nach Moskau am Zugschluss angehängt. Sovgavan ist eine Hafenstadt einige Hundert Kilometer nördlich von Wladiwostok, wo im benachbarten Vanino Eisenbahnfähren zur großen Insel Sachalin abfahren. Ein kurzer Blick in diesen Waggon zeigte mir mit einem gewissen Schaudern, in welchen beengten Verhältnissen diese Menschen eine noch weit größere Entfernung zurückzulegen hatten. So ein Waggon dritter Klasse bietet Platz für 54 Fahrgäste, die auf offenen Pritschen ohne Abteile reisen müssen, für mich eine undenkbar Reisemöglichkeit über mehr als eine Woche. Nebenbei erwähnt zeigte dieser Kurswagen, dass die bei uns so oft zu hörende Behauptung, der Transsibirien Express sei der längste Zuglauf weltweit, nicht stimmt. Der Kurswagen von Sovgavan nach Moskau fährt deutlich weiter, als unser Stammzug von Wladiwostok nach Moskau. Eine Fahrt in ihm scheint mir aber nicht besonders reizvoll, auch wenn ich dadurch einen Rekord in der Fahrtweite aufstellen könnte. Welches der weltweit längste Kurswagenlauf ist weiß ich nicht, vielleicht der zeitweise verkehrende Kurswagen von Moskau nach Pjōngjang, der ebenfalls mit dem „Rossija“ befördert wird. Ob man als Ausländer mit diesem Kurswagen, einem Liegewagen zweiter Klasse, in das stalinistische Museum Nordkorea fahren kann, weiß ich ebenfalls nicht.

Einige Bemerkungen noch zur Zuglänge: Der „Rossija“ führt wegen der erwähnten Kurswagen nicht immer und nicht auf der gesamten Strecke die gleiche Anzahl von Waggonen. Aber weniger als 16 sind es nie, wie ich bei Aufenthalten selbst zählte. Dies führt doch zu einer stattlichen Zuglänge. Da wir im vorletzten Waggon saßen, war in Kurven diese Schlange von Waggonen gut zu sehen und vertiefte so den Eindruck, tatsächlich in einem Transkontinentalexpress zu fahren. Ich glaube, man muss nicht unbedingt ein Eisenbahnfreund sein, um die Fahrt durch dieses riesige Land zu genießen. Eine Freude an Landschaften, ein Interesse andere Menschen treffen und deren Eigenheiten zu erfahren, sollte man allerdings schon mitbringen. Anderenfalls ist es besser sich einen entsprechenden Film anzusehen. Russland hat ganz allgemein ein beträchtliches ungenutztes Potential für den Fremdenverkehr. So befindet sich beispielsweise zwischen Petrovski Sawod und Ulan Ude ein riesiges Freigelände mit unzähligen abgestellten Lokomotiven – Dampflokomotiven, Diesel- und Elektrolokomotiven – die das Herz jedes Eisenbahnfreundes höher schlagen ließe. Das Gelände ist auch offensichtlich erst kürzlich mit einem neuen Zaun umgeben worden, aber ich habe noch nie von diesem „Museum“ gehört oder gelesen. Oder der berühmte Baikalsee: Weshalb gibt es auf ihm keine größere Ausflugsschiffe? Warum fahren

keine Schiffe mit entsprechendem Komfort auf der Lena bis zum Eismeer? Russland hat wohl noch nicht entdeckt, was es den Touristen alles bieten könnte. Wer weiß schon, dass der nördlichste Bahnhof der Welt in Linnachamari, nordwestlich von Murmansk, liegt?

Als ich um 10.30 Uhr aufstand, stand unser Zug am Bahnsteig in Ulan Ude, der Hauptstadt der autonomen Burjatischen Republik, zur Abfahrt bereit. Ab hier kannte ich die Strecke nach Moskau bereits von früheren Reisen. Das Wetter war zwar kühl aber prächtig. Ich konnte mich jedoch trotzdem nicht entschließen, auf den Bahnsteig hinauszugehen. Wir würden ohnedies in etwas mehr als sieben Stunden in Irkutsk eintreffen, wo ich mir die Füße auf dem Bahnsteig vertreten konnte. In Ulan Ude war zwar der Toilettenraum für die Morgenwäsche frei, aber die Toilette selbst funktionierte nicht mehr, das heißt die Fäkalabsaugung war offensichtlich defekt, ein äußerst unerfreulicher Zustand. Nur gut, dass dieser Zustand dank unseres tüchtigen Mechanikers bald behoben werden konnte. Ab Ulan Ude hatten wir eine Abfahrtsverspätung von nur mehr fünf Minuten. Die Fahrpläne sind in Russland so gestaltet, dass auftretende Verspätungen einigermaßen leicht verringert werden können. Dies ist selbstverständlich gerade für unseren „Rossija“ sehr wichtig, denn bei einer Fahrzeit von fast sieben Tagen würde das Fehlen dieser vorausschauenden Planung zu abenteuerlichen Verspätungen führen. Deshalb sind Russlands Züge allgemein pünktlich und zuverlässig.

Etwa zwei Stunden nach der Abfahrt von Ulan Ude erreichten wir den berühmten Baikalsee, an dessen Ufer wir bei herrlichem Sonnenschein seinige Stunden entlang fuhren. Wieder sahen wir in den Kurven unseren langen Zug wie eine Raupe am See entlang kriechen. Von Kriechen konnte allerdings keine Rede sein, denn unser Zug fuhr durchaus recht schnell. Um 10.12 Uhr erreichten wir Sludjanka. Hier wird seit alters her am Bahnsteig von den Bewohnern der geräucherte Omul angeboten, ein Fisch, der nur im Baikalsee vorkommt. Der Baikalsee besitzt wegen seiner Abgeschlossenheit eine ganz eigene Flora und Fauna, zu der beispielsweise auch Süßwasserrobben gehören. Ich habe es mir nicht nehmen lassen, während des Zweiminutenaufenthaltes vier Fische zu kaufen. Drei haben wir anschließend sofort in unserem Abteil verspeist, einen habe ich Terumi in ihr Abteil gebracht, die sich dafür herzlich bedankte. Der Omul schmeckte ganz ausgezeichnet. Er ist allerdings sehr sättigend. Unvermeidlich war, dass unser Abteil in den nächsten Tagen stark nach diesem Fisch roch.

Pünktlich fuhren wir in Sludjanka ab, kamen allerdings wegen des langsamen Fahrens auf Grund von Baustellen in Irkutsk mit 30 Minuten Verspätung an. Irkutsk gilt als Perle des Baikalsees. Wir sahen allerdings von der Stadt nur den Bahnhof, der frisch restauriert ebenfalls eine architektonische Perle ist. Mit nur noch 18 Minuten Verspätung fuhren wir ab, aber schon am Güterbahnhof der Stadt, an dem wir einen offiziellen Halt hatten, fuhren wir mit 23 Minuten Verspätung weiter und die Fahrt wurde nicht schneller. Nach Moskauer Zeit war es erst zwei Uhr Nachmittags, aber die Sonne stand hier schon sehr tief. Allerdings hatten wir seit unserer Abfahrt in Wladiwostok doch bereits einige Stunden Zeitunterschied gegenüber Moskau eingeholt. Langsam fuhr der Zug in den anbrechenden Abend hinein.

Beim letzten längeren Aufenthalt vor dem Zubettgehen in Sima, zu deutsch Winter, versammelten sich die Fahrgäste bereits bei Dunkelheit noch einmal auf dem Bahnsteig. Bei einigen Aufenthalten hatte ich es mir zur Gewohnheit gemacht Ansichtskarten, die ich mir bereits in Wladiwostok und Chabarowsk gekauft hatte, und an einen Freund schrieb, in den bei jedem russischen Bahnhof befindlichen Postkasten zu stecken, um zu sehen, ob und wann diese ankommen. Wir trafen am Bahnsteig auch Terumi, die ich bat mir nach der Abfahrt in unserem Abteil ihren Namen in Japanisch auf meinen Notizblock zu schreiben. Unsere Schlafwagenschaffnerin kam dazu und überredete Terumi für 37 Dollar ein

spezielles Teeglas zu kaufen, das nur in den Zügen für die Fahrgäste verwendet wird. Zwei dieser Teegläser hatten wir am Vortag bereits der Schaffnerin abgekauft. Diese schien einen regen Geschäftssinn entwickelt zu haben. Sie versuchte aus allem Geld zu machen. Sie hätte mir sicher auch ein originales Zuglaufschild eines Waggons besorgt, wenn unser Zug noch welche gehabt hätten. Der Transsibirien Express besitzt allerdings keine mehr, sondern benützt Kunststoffschilder an den Eingangstüren, wie wir sie seit einigen Jahren bei unseren Zügen in Westeuropa eingeführt haben. An diesem Abend gingen wir bereits kurz nach 22 Uhr Ortszeit ins Bett, da wir durch den sättigenden Omul noch immer keinen Hunger hatten und so dem Speisewagen keinen Besuch mehr abstatteten.

Da wir diese Nacht die Verdunkelung unseres Abteils nicht verwendeten, sah ich während des 20-Minuten Aufenthaltes in Iljanskaja, dass es um sieben Uhr Ortszeit bereits hell wurde. Für mich als Nachtmensch war das noch Mitten in der Nacht. Ich zog mir eine zweite Decke über den Kopf und verschlief den Sonnenaufgang über der Taiga.

Kurz vor unserem Halt zu Mittag in Krasnojarsk, einer sibirischen Großstadt, überquerten wir auf einer riesigen Brücke den Jenisej, den Wasser reichsten Fluss des Landes. Hier stand ich auf und bat die Schlafwagenschaffnerin, mir eine Behelfsdusche in einer Toilette einzurichten. Sie sagte nur „Später“, was immer das auch heißen mochte. Am Bahnhof in Krasnojarsk, wo wir mit 13 Minuten Verspätung eintrafen, versuchte ich eine Ansichtskarte aufzugeben, was mir jedoch misslang, da ich den Postkasten am Bahnhofsvorplatz nicht finden konnte. Erst bei der Ausfahrt erkannte ich das Postamt gleich neben dem Bahnhof. Aber nun war es zu spät. Im Speisewagen gönnten wir uns anschließend ein üppiges Mittagessen, für das wir lächerliche 1500 Rubel bezahlten. Mit Staunen stellte ich fest, dass noch zwei Gäste im Speisewagen aßen, denn wir waren es gewohnt, die einzigen Gäste zu sein.

Etliche Kilometer vor Atschinsk standen wir über eine halbe Stunde an einem kleinen Bahnhof. Nachdem uns in kurzen Abständen zwei Fernzüge entgegen kamen, fuhren wir endlich weiter. Dabei sahen wir, dass eines der beiden Geleise der Doppelspurstrecke bis nach Atschinsk völlig erneuert worden war oder besser gesagt, noch in Arbeit war. Unzählige Gleisarbeiter arbeiteten an vielen zum Teil automatischen Maschinen um das alte Gleis, das noch auf Holzschwellen angebracht war, durch moderne Betonschwellen zu ersetzen. Es war im Vorbeifahren interessant zu sehen, wie diese Arbeiten vorgenommen wurden. Bei der Abfahrt in Atschinsk hatten wir dadurch 43 Minuten Verspätung.

Gegen 20 Uhr erklärte uns die Schaffnerin, dass im Waggon Nummer sieben die Dusche in Betrieb sei. Das ließen wir uns nicht zweimal sagen. Ich ging sofort los. Der Waggon Nummer sieben ist in fast allen russischen Fernzügen der sogenannte „Stabnoi Waggon“, in dem sich der Zugchef, in unserem Fall die Zugchefin, eine Duschkabine mit Umkleideraum, drei Liegewagenabteile für insgesamt 12 Fahrgäste, ein Kinderabteil, der Zugfunk und Abteile für umfangreiches Gepäck befanden. Wie sich herausstellte war nicht die eigentliche Duschkabine in Betrieb, sondern die Zugchefin hatte eine Toilette umgebaut. Anstatt des Wasserhahns hatte sie einen Duschschauch angebracht und tatsächlich ließ es sich in diesem Toilettenabteil gut duschen. Wir hatten Warm- und Kaltwasser und da im Boden eine Öffnung vorhanden war, rann das Wasser auch ab. Russen scheinen erfinderisch zu sein, besonders, wenn Geld zu verdienen war, denn jeden Duschvorgang ließ sie sich mit 50 Rubel, etwa einem Euro, abgelden. Wir bezahlten ihr 300 Rubel für jeweils zwei Duscbäder in den verbleibenden drei Tagen bis zur Ankunft in Moskau. Nach dieser überaus angenehmen Körperreinigung gönnten wir uns ein ausgiebiges Abendessen mit 100 g

Wodka zum Abschluss. Wodka wird in Russland in Gramm bestellt und nicht wie bei uns mit einem Volumenmaß. Die Nachtruhe begann für mich ungewohnt früh: bereits um 22 Uhr Ortszeit.

Am nächsten Morgen standen wir tatsächlich früh auf. Es dämmerte erst, als ich vor dem üblichen großen Ansturm der Mitreisenden unseres Waggons die Morgentoilette erledigte. Den restlichen Tag widmete ich meinem Laptop, auf dem ich die bisher gemachten Bilder meiner Reise bearbeitete. Bei einem Halt in Tjumen kurz vor Mittag trafen wir Terumi auf dem Bahnsteig und verabredeten uns zum Mittagessen im Speisewagen. Zuvor ging ich noch in den Waggon Nummer sieben zur Dusche. Obwohl dies nur eine Ersatzdusche war, entpuppte sie sich als wahre Wohltat. Nach unserem gemeinsamen Mittagessen sahen wir uns zu dritt unsere auf der Reise gemachten Bilder am Laptop an.

In Swerdlowsk versuchte ich erneut, wie schon seit zwei Tagen, eine Ansichtskarte in einen Postkasten zu werfen. Leider ist der noch aus der Zarenzeit stammende Brauch, dass an jedem Bahnhofsgebäude auf der Gleisseite ein Postkasten angebracht wird, inzwischen Geschichte. An kleineren Bahnhöfen sah ich diese Postkästen noch, an den großen, meist frisch renovierten Bahnhöfen, wie Chabarowsk oder Krasnojarsk, suchte ich sie vergebens. Ein anderer, ebenfalls sehr angenehmer Brauch des Postwesens, nicht nur in Russland, wurde inzwischen ebenfalls abgeschafft: Die an den Postwaggons angebrachten Einwurfschlitze für die Post. Die meist sehr langen Postzüge fahren nach wie vor durch das Riesenreich. Allerdings sind diese, an vielen alten Postwaggons noch vorhandenen Briefeinwurfschlitze, inzwischen verschlossen. So begegneten wir auf unseren Fahrten durch Russland sehr oft den Postzügen, an deren Waggons auch der Laufweg sehr genau angegeben war, so etwa von Rostow am Don nach Chabarowsk oder von Nerjungri im hohen Norden nach Moskau, aber man konnte eben keine Post mehr einwerfen. Wenn an einem Bahnsteig während unseres Aufenthaltes ein Postzug am gleichen Bahnsteig stand und die Bediensteten an der geöffneten Türe gemütlich rauchten und auf die Weiterfahrt warteten, fragte ich diese manchmal, ob sie meine Ansichtskarte entgegen nähmen. Sie verneinten dies immer und verwiesen mich auf die Postkästen im Bahnhof.

Kaum 40 km nach Swerdlowsk überquerte unser Zug bei seiner Fahrt über den Ural bei Kilometer 1777 ab Moskau die Kontinentalgrenze, die durch einen Obelisk auf einem Hügel angezeigt wird. Obwohl ich diesen Obelisk zeitgerecht sah, gelang mir nur ein sehr verschwommenes Foto dieses bemerkenswerten Monumentes. Ich hätte mir rechtzeitig ein sauberes Fenster – sie waren wegen der Klimaanlage im ganzen Zug nicht zu öffnen – suchen und mir genau überlegen sollen, wie ich die Kamera beim Vorbeifahren bei doch beträchtlicher Geschwindigkeit des Zuges, mitziehen sollte. Ich unterhielt mich aber mit Terumi bis kurz vor der Vorbeifahrt, sodass ich eben für eine so spezielle Aufnahme nicht vorbereitet war.

Terumi wollte um 20 Uhr Moskauer Zeit mit uns in den Speisewagen gehen. Ich hatte Bedenken, denn es war um diese Zeit bereits dunkel. So überraschte es mich nicht, dass wir bei unserem Erscheinen im Speisewagen darauf hingewiesen wurden, die Küche sei schon geschlossen. Da wir tagsüber immer wieder von der bei unserer Schaffnerin und der ambulanten Händlerin gekauften Schokolade reichlich genascht hatten, wäre es eine Übertreibung gewesen zu behaupten, wir seinen hungrig schlafen gegangen.

Am Morgen unseres letzten Reisetages im „Rossija“ standen wir bereits kurz nach sechs Uhr auf. Der Kilometerstand nach Moskau am Schienenstrang zeigte gerade 880 km an. Ich sah

mir am Laptop noch die Bilder an, die ich am Vortag gemacht hatte. Pünktlich um 9 Uhr gingen wir in den Speisewagen, denn inzwischen verspürte ich doch schon großen Hunger. Dort aß gerade die japanische Reisegruppe aus dem Schlafwagen nebenan, sodass wir uns ein wenig gedulden mussten. Immerhin war es erfreulich zu sehen, dass nicht nur wir dort zum Essen gingen, denn die Qualität des Essens wäre es wirklich wert gewesen, dass der Speisewagen größeren Zulauf gehabt hätte. Die Bedienung sagte uns noch, dass der Speisewagen bis Wladimir, dem letzten Halt vor Moskau, geöffnet sei, also etwa bis drei Stunden vor der Ankunft.

Bei einem Halt in Gorkij um 10.36 Uhr traf ich am Bahnsteig das russische Mädchen, das ich beim Gang zum Speisewagen im Nachbarwaggon schon insgeheim immer bewundert hatte. Für sie endete die Fahrt hier, denn sie stand mit den Eltern und dem Gepäck vor ihrem Waggon. Schüchtern winkte sie mich heran und gab mir ein kleines Briefchen, auf dem sie mir ihren Namen – sie heißt Dascha – und ihre Telefonnummer bekanntgab. Flugs lief ich in unser Abteil zurück und schrieb ihr meinen Namen, meine Anschrift und meine E-Mailadresse auf. Ich hoffe doch sehr, dass ein dauerhafter Kontakt daraus entsteht. Leider war unser Aufenthalt auf nur 12 Minuten begrenzt, sodass nur ein Erinnerungsfoto von uns zweien gemacht werden konnte. Eine Frau in ihrer Begleitung sprach sogar deutsch...

Nach der Abfahrt gingen wir zum letzten Mal mit Terumi in den Speisewagen und gönnten uns ein ausgiebiges Mittagessen mit einem abschließenden Wodka. Wir machten noch ein Erinnerungsfoto mit unserer Kellnerin und unserem Koch, dann gingen wir in unser Abteil zurück, um unsere Sachen zu packen. Die letzten Kilometer des Transsibirien Express lagen vor uns. Pünktlich um 17.48 Uhr rollten wir in den Jaroslawler Bahnhof von Moskau ein. Wir waren über die größten Flüsse der Erde gefahren, tagelang durch die schier endlose Taiga und durch die weite westsibirische Tiefebene. Tag und Nacht zog die Lok unseren Zug über eine für uns Mitteleuropäer fast unglaublich weite Entfernung. Sieben Zeitzonen durchquerten wir in diesen fast sieben Tagen, die wir im Zug lebten. Nun waren wir am Ziel. Die Fahrt über fast 9300 km durch einen ganzen Kontinent war zu Ende. Was für Russen alltäglich ist, war für mich ein außergewöhnliches Erlebnis.

Wir kauften uns am Bahnhof zwei Fahrkarten der Metro für je fünf Fahrten und fuhren damit zum Weißrussischen Bahnhof, wo wir unser umfangreiches Gepäck in der Aufbewahrung abgaben. Nun hatten wir noch gut fünf Stunden bis zur Abfahrt unseres Zuges um 23.44 Uhr zur Verfügung. Ich kannte Moskau von früheren Besuchen, sodass ich keine besonderen Plätze aufsuchen wollte. Wir bummelten auf der Twerskaja, eine der vornehmen Hauptgeschäftsstraßen Moskaus, mit seinen teuren Hotels und eleganten Geschäften, bis zum Roten Platz, sahen uns dort ein wenig um und kehrten mit der Metro zum Bahnhof zurück. Da im ganzen Bahnhofsgelände keine Ruhebänke aufgestellt waren, versuchten wir im riesigen Wartesaal im ersten Stock einen Sitzplatz zu finden. Dabei wurden wir nach kurzer Zeit von einem hinter uns sitzenden Russen aus Sibirien angesprochen, der offenbar hörte, dass wir deutsch sprachen. Er versuchte uns langatmig von einem Tourismusprojekt in seiner Heimatstadt Ust-Kut, einer Gegend nördlich des Baikalsees, zu überzeugen. Er redete lange Zeit wie ein Wasserfall auf mich ein und nur meine Bemerkung, wir müssten jetzt dringend zum Zug gehen, befreite mich vor seinem weiteren Redeschwall. Eine sonderbare Begegnung am Ende unserer Reise durch Russland!

Wir waren also über eine Stunde vor der Abfahrt unseres Zuges am Bahnsteig vor dem bereitgestellten Zug, durften allerdings erst etwa 40 Minuten vor dessen Abfahrt einsteigen. Immerhin befand sich nur zwei Waggons hinter uns der Buffetwagen. Da es schon nach

Mitternacht war, als wir endlich unsere Betten mit der nötigen Bettwäsche bezogen, die uns der Schaffner brachte, denn selbstverständlich mussten auch in diesem Zug die Fahrgäste die Betten selbst machen, gingen wir zu Bett.

Am Morgen bemerkten wir beim Versuch die Toilette aufzusuchen, dass beide Waggontoiletten verschlossen waren. Der Schaffner erklärte uns, die gesamte Elektrik des Waggons sei ausgefallen, sodass auch die Toiletten mit automatischer Fäkalabsaugung nicht in Betrieb wären. Wir mussten folglich in dem nebenan befindlichen Schlafwagen nach Cheb die Toilette aufsuchen. Unsere Steckdose im Abteil lieferte selbstverständlich auch keinen Strom, sodass auch unser Laptop bereits nach kurzem Einsatz keinen Strom mehr hatte und ich außerdem mein Mobiltelefon nicht laden konnte. Als wir in Minsk mit nur fünf Minuten Verspätung ankamen, stand ein Reparaturtrupp, bestehend aus fünf Mann, am Bahnsteig bereit und versuchte das Beste, allerdings erfolglos. So fuhren wir weiterhin ohne Strom mit nur acht Minuten Verspätung von Minsk ab. Um neun Uhr besuchten wir den Buffetwagen und waren überrascht bereits die volle Speisekarte zur Verfügung zu haben. Da uns noch über 2500 Rubel übrig blieben, gönnten wir uns auch ein üppiges Mittagessen und nahmen zusätzlich noch einige Brote und Mineralwasser mit ins Abteil, denn ab Brest, das wir um 12.30 Uhr erreichten, hatten wir bis zur Ankunft in Wien am folgenden Morgen um 6.30 Uhr keine Verpflegungsmöglichkeit mehr im Zug. Wir bezahlten im Buffetwagen 2200 Rubel. Wir hatten also unser Geld gut eingeteilt. Außerdem konnte ich im Buffetwagen noch mein Mobiltelefon aufladen, ein überaus hilfreicher Service. In unserem Schlafwagenabteil war zwar eine Preisliste angeschlagen, auf der die beim Schlafwagenschaffner erhältlichen Waren angegeben waren, aber in Wirklichkeit hatte er gar nichts anzubieten, nicht einmal Mineralwasser.

Den Vormittag über fuhren wir bei herrlichem Sonnenschein durch Weißrussland der Grenzstadt Brest entgegen, wo wir fast pünktlich um 12.30 Uhr ankamen. Hier wurden unsere Pässe eingesammelt und der Zug anschließend in die Umspurrhalle geschoben, wo unsere russischen Breitspurdrehgestelle gegen die europäischen Normalspurdrehgestelle ausgetauscht wurden. Dieser Vorgang dauerte etwa eine Stunde. Dann wurde unser Zug auf die nördliche Bahnhofsseite, die sogenannte Warschauer Seite, geschoben, wo wir wieder unsere Pässe, nun mit den Ausreisestempeln versehen, zurück bekamen. Um 14.50 Uhr fuhren wir ab, blieben noch kurz vor der Grenzbrücke stehen, wo uns der Gegenzug begegnete, und fuhren dann langsam um 13.58 Uhr, inzwischen unserer Zeit, über die Brücke in die polnische Grenzstadt Terespol ein, wo die Grenzkontrolle stattfand. Hier bestand eine EU Außengrenze und die Kontrolle für russische Bürger entsprechend genau. Für uns dauerte die Kontrolle lediglich einige Sekunden. Wir bekamen nicht einmal einen Stempel in den Pass. Da noch genug Zeit bis zur Abfahrt verblieb, bummelten wir noch ein wenig auf dem Bahnsteig, der von einem freundlichen jungen polnischen Soldaten bewacht wurde. Als wir wieder in den Zug stiegen, war unser Schlafwagenschaffner wütend, weil inzwischen fünf Zollwachebeamte vor unserem verlassenen Abteil standen. Diese Herrschaften glaubten russische Reisende vor sich zu haben, denn üblicherweise reisen keine Westeuropäer mit diesem Zug. Entsprechend unfreundlich empfingen sie mich. Als ich Ihnen meinen EU Pass vor die Nase hielt und fragte, ob sie Englisch sprächen, waren sie sofort freundlicher. Wir Europäer sind keine Untertanen der Behörden mehr, sondern freie Bürger einer großen Gemeinschaft. Das Untertanendasein, wie ich es nicht nur in Russland erlebte, ist bei uns in Europa Geschichte und das ist gut so. Auf dem Bahnsteig in Terespol war ein großes Plakat aufgestellt, das aufzeigte, wie viele Millionen Euro die EU für den Ausbau der Bahninfrastruktur in dieser Gegend ausgab. Wir wollen die europäische Union gemeinsam zu einer wohlhabenden Gemeinschaft formen.

Fast pünktlich fuhren wir um 14.30 Uhr ab. Der Zug bummelte sehr langsam über eine gerade im Ausbau befindliche Bahnstrecke mit zahlreichen Langsamfahrstellen. An den wenigen Aufenthalten war zu erkennen, dass wir an den Bahnhöfen zwar stets pünktlich ankamen, aber immer mit wenigen Minuten Verspätung abfuhren. Das lag daran, dass die Fahrzeit des Zuges sehr großzügig bemessen war, denn wenn der Zug flott unterwegs wäre, so würde er bereits Mitten in der Nacht in Wien ankommen. Die Ankunftszeit von 6.30 Uhr am Wiener Westbahnhof war aber ohnedies früh genug.

Ab Brest funktionierte auch wieder unser WC, sowie die Klimaanlage, allerdings nicht die Steckdose in den Abteilen. Zum Aufladen meines Mobiltelefons ging ich in den benachbarten Schlafwagen nach Budapest. Dort erlaubte mir der Schaffner mein Mobiltelefon in einem der vielen leeren Abteile zu laden. Im Gang unseres Waggons befand sich ebenfalls eine Steckdose, die sehr wohl Strom führte. Als ich dort meinen Laptop anschloss und mich einige Minuten lang auf den Boden setzte, um in mühevoller Haltung versuchte, etwas auf meinem Laptop zu schreiben, war es dem Schlafwagenschaffner offensichtlich so peinlich, dass er mir aus seinem Dienstabteil ein Verlängerungskabel holte und mir so ermöglichte in meinem Abteil mit meinem Laptop zu arbeiten. Unser Zug bummelten währenddessen den ganzen Nachmittag bei sehr mäßiger Geschwindigkeit durch Polen.

Ein Grund, weshalb so wenige Touristen mit dem Zug nach Moskau fahren, liegt an der grotesk hohen Gebühr von 55 Euro für das weißrussische Transitvisum. Als dieses Transitvisum vor einigen Jahren eingeführt wurde, sanken die Fahrgastzahlen von und nach Moskau schlagartig auf einen Bruchteil. Ob sich für Weißrussland diese Praxis bezahlt machte, wage ich zu bezweifeln, denn durch den Rückgang der Fahrgäste, fehlen auch deren Fahrgeldeinnahmen für die Transitstrecke. Ein anderer Grund ist selbstverständlich der, dass es heute nicht mehr üblich ist, so weite Strecken mit dem Zug zurückzulegen. Heute benützt man üblicherweise das Flugzeug, weil dieses schneller ist. Reisen als solches gilt nicht mehr als erstrebenswert, selbst wenn man es gar nicht so eilig hat.

Der blutrote Sonnenuntergang bei wolkenlosem Himmel läutete unsere letzte Schlafwagennacht seit der Abfahrt Wladiwostok ein. Als es gegen 20 Uhr dunkel wurde gingen wir ins Bett und verschliefen die Durchfahrt durch Tschechien. Auf die Minute genau fuhren wir im tschechischen Grenzbahnhof Breclav ein, wo wir um 4.58 Uhr wieder abfuhren und kurz nach fünf Uhr den österreichischen Grenzbahnhof Hohenau, unseren letzten fahrplanmäßigen Halt vor dem Endbahnhof, erreichten und dort wiederum pünktlich um 5.11 Uhr nach Wien weiter fuhren. Wir waren also schon fast zu Hause. Nun machte uns die heimische ÖBB keine Freude, denn es gelang ihr auf den wenigen Kilometern bis zum Endbahnhof Wien West fast 15 Minuten Verspätung einzufahren, sodass wir nicht um 6.27 Uhr, sondern erst um 6.40 Uhr am Westbahnhof eintrafen, wo unser Anschlusszug nach Feldkirch mit der Abfahrt um 6.57 Uhr bereitstand. Eilig kauften wir uns am Automaten zwei 1.Klasse Fahrkarten und in der Lounge noch zwei Platzkarten für das Businessabteil, denn Platzkarten bekommt man bei uns noch nicht aus dem Automaten. Es blieben nur mehr wenige Minuten bis zur Abfahrt. Da wir seit der weißrussischen Grenze in Brest nichts mehr zu essen hatten, gingen wir unmittelbar nach der Abfahrt in den Speisewagen und gönnten uns ein herzhaftes Frühstück. Es blieb uns nur mehr die Hoffnung, die ÖBB mache ihrem unpünktlichen Ruf keine Ehre. Bei herrlichem Sommerwetter fuhren wir durch unser schönes Land unserer Heimat Vorarlberg entgegen.

Tatsächlich hielt sich die Verspätung im Bereich weniger Minuten. Bei der Abfahrt in Innsbruck besuchten wir nochmals den Speisewagen, wo wir nach langer Zeit endlich wieder

Kässpätzle zu Essen bekamen. Nicht dass das asiatische Essen schlecht gewesen wäre, aber das vertraute Essen zu Hause ziehe ich jedem exotischen Essen vor. In unserem Abteil reiste noch eine nette Dame, mit der wir ins Gespräch über unsere Reise kamen, sodass die Zeit wie im Fluge verging. Ab Landeck erklimmte der Zug den uns so bekannten Arlberg. Mit nur fünf Minuten Verspätung kamen wir um 13.41 Uhr in Feldkirch an, wo wir um 13.46 Uhr den Anschlusszug nach Dornbirn erreichten und dort um 14.07 Uhr pünktlich ankamen. Es war der gleiche Zug, mit dem ich am 10. Juli von Dornbirn abgefahren war, allerdings damals in Richtung Norden. Nun hatten wir aber bereits den 1. September.

Ich war wieder zu Hause. Die Bahnreise um die halbe Welt war damit zu Ende und ich um etliche Erfahrungen reicher.

Lukas Burtscher, 1. September 2009