

Mit der Bahn nach Sachalin

Wo liegt denn Sachalin? – wurde ich öfters gefragt, als ich erzählte ich sei dorthin mit der Bahn gefahren. Die der Geographie Kundigen hingegen wußten, daß Sachalin eine russische Insel ist und bezweifelten daher, ob eine solche Bahnreise überhaupt möglich sei und außerdem müsse eine so lange Bahnfahrt dorthin ja irrsinnig weit sein und folglich auch langweilig. Nun, ob ich „irrsinnig“ bin kann ich selbst nicht beurteilen, aber weit ist eine Bahnreise dorthin schon. Im nachhinein kann ich allerdings unumwunden feststellen: die lange Reise hat sich gelohnt, sehr sogar!

Zu Beginn stand meine Anreise von Bregenz am Bodensee mit einem IC der ÖBB nach Wien, eine Fahrt durch Österreich, die ich immer wieder genieße. Der Schönheit einer Landschaft wegen müßte ich nicht so weit verreisen, aber es ist für mich immer wieder reizvoll andere Länder und andere Menschen kennenzulernen. In Wien-Hütteldorf, dem letzten Bahnhof vor dem Zugziel „Wien-West“ hieß es in die S-Bahn zum Ostbahnhof, der sonderbarerweise „Südbahnhof Ostseite“ heißt, umsteigen. Die S-Bahn kommt im Tunnelbahnhof „Wien Süd“ an. Über Rolltreppen und Laufbänder erreicht man im Obergeschoß die Fernbahngleise. Hier wartet bereits der „Chopin-Expres“ nach Warschau, der an der Spitze des Zuges den RZD Schlafwagen nach Moskau mitführt. Am Bahnsteig glaubt man sich bereits im östlichen Ausland, denn ich hörte fast kein deutsch gesprochenes Wort. Kaum ein Österreicher, ja kaum ein Westeuropäer nimmt es heute noch auf sich mit der Bahn nach Rußland zu fahren. Heute ist es zeitgemäß in Eile zu sein und daher ist das Flugzeug das bevorzugte Verkehrsmittel. Die Reise selbst gilt nur mehr als lästiges Übel. Russen hingegen schätzen den großen Stauraum in den geräumigen Schlafwagenabteilen, sodaß selbst sehr viel Reisegepäck kein Problem ist. Mein Rucksack hingegen war in meinem Ein-Bett-Abteil der 1.Klasse leicht verstaubt. Für mich ist Reisen ein Vergnügen und keine Zeitvergeudung! Einige Minuten blieben mir noch bis zur Abfahrt, um am Bahnsteig die Abschiedsszenen anzusehen: es wurde ausschließlich russisch gesprochen und ich wähnte mich schon als einzigen Österreicher, da eilte noch eine Jugendgruppe zu unserem Schlafwagen. Wie sich später herausstellte waren dies Schüler der Rudolf-Steiner-Schule aus Salzburg, die zum Wandern an den Onegasee nördlich von St.Petersburg fahren. Wie ich dem Stimmengewirr entnahm waren mehr Schüler als Bettkarten vorhanden, was weder den Lehrer noch die Schüler störte und der nicht mitzählende Schlafwagenschaffner erst am nächsten Morgen mit Entsetzen feststellte, denn es ist ihm selbstverständlich nicht erlaubt mehr Reisende mitzunehmen, als Bettplätze im Waggon vorhanden waren. Einige junge Leute nächtigten offensichtlich im Schlafsack auf dem Abteilm Boden, was aber die Stimmung der jungen Leute augenscheinlich keinesfalls verdarb. Deshalb bot ich ihnen auch nicht die zwei freien weggeklappten Betten meines Abteils an, denn ich reiste ja 1.Klasse, was eben bedeutete, daß ich ein Abteil für mich allein hatte. Die tschechische Paß- und Zollkontrolle war in wenigen Augenblicken kurz nach Abfahrt in Wien abgetan und ich legte mich zur Ruhe, nachdem mir der Schaffner mein Bett gemacht hatte. Die polnische Paß- und Zollkontrolle ließ

ich am frühen Morgen im Bett liegend über mich ergehen. Wenn in einigen Jahren diese Länder der EU beigetreten sein werden entfallen die Kontrollen ohnedies.

Früher fuhr der russische Schlafwagen im Zugverband bis Warschau und wurde erst dort an einen Zug nach Moskau angehängt. Heute wird er bereits in der Nacht abgehängt und mit einem Zugteil aus Prag kommend an Warschau vorbei zum polnischen Grenzbahnhof Terespol gefahren, wo wir gegen 13 Uhr pünktlich ankamen. Einen Nachteil hat die neue Streckenführung schon. Früher hatte man in Warschau über zwei Stunden Aufenthalt und daher Zeit genug essen zu gehen und sich Proviant einzukaufen, denn der Zug führt keinen Speisewagen und der russische Schlafwagen außer einem Frühstück – aber leider keinem russischen! – nichts Eßbares anzubieten. Die polnischen Ausreiseformalitäten sind genauso problemlos, wie die weißrussische Einreise, sofern man die entsprechenden Visa besitzt. Die Jugendgruppe hatte zwar ein russisches Visum, aber kein weißrussisches. Außerdem hatten sie – zwar zu wenige, aber immerhin einige – Bettplätze allerdings nur bis zum weißrussischen Grenzbahnhof Brest, weil die Zugauskunft in Salzburg unsinnigerweise empfohlen hatte in Brest ohne Reservierung in einen russischen Zug nach St.Petersburg umzusteigen. Der ÖBB Mann in Salzburg muß ganz offensichtlich ohne jede Ahnung von den Gepflogenheiten bei den russischen Bahnen sein und ebenfalls keine Ahnung davon haben, daß seit einigen Jahren Weißrußland ein Transitvisum verlangt. Dies ist ganz typisch für unsere Bahnen: der Osten wird weder geliebt, noch wird eine Bahnreise nach Rußland empfohlen. Deshalb tut sich niemand bei der ÖBB die Mühe an sich über die gar nicht so komplizierten Praktiken bei den russischen Bahnen kundig zu machen. Wegen meiner bescheidenen russischen Sprachkenntnisse wurde ich vom Zollbeamten gebeten als Übersetzer mit der Jugendgruppe ins Zollbüro am Bahnhof zu kommen. Inzwischen wurde unser Zug in die Umspurhalle gefahren, wo unsere Waggons Drehgestelle in russischer Breitspur bekamen. Dies dauert über zwei Stunden und gab uns Zeit die Lage zu klären. Die weißrussischen Zollbeamten erklärten, daß sie fast jeden Tag Reisende wegen fehlender Visa nach Warschau zurückschicken müßten, wo eine weißrussische Botschaft die nötigen Visa ausstelle. Dann könne die Einreise einige Tage darauf neuerlich versucht werden. Eine ganze Reisegruppe ohne Visa hätten sie allerdings noch nie gehabt. Der Lehrer war über die mangelnde Reiseauskunft in Salzburg entsetzt; die 17 Jugendlichen – alle so um die 14 bis 15 Jahren – fanden ihre Lage vergnüglich. Der Beamte telefonierte von seinem Büro aus offenbar mit einer übergeordneten Stelle und wie ich diesem Gespräch entnehmen konnte wurde ihm angeordnet, die Reisenden nach Warschau zurückzuschicken, da eine Einreise ohne Visa eben ungesetzlich sei – bis, ja bis die Bemerkung fiel es handle sich eine Gruppe von Kindern. Das änderte die Sachlage sofort und gründlich! Kinder, nein Kinder könne man keinesfalls zurückschicken. Das sei nun wirklich unmöglich. Sie mögen eben ohne Visa durchreisen. Man müsse sie jedoch dringend ermahnen in St.Petersburg für die Rückreise Transitvisa zu besorgen. Russen sind sehr kinderlieb, das

wußte ich bereits von früheren Reisen. Das Visaproblem war folglich gelöst, nicht jedoch die Plätze in einem Zug nach St.Petersburg, denn der Zug von Brest dorthin war ausverkauft. Weshalb der Bahnhof Salzburg nicht empfohlen hatte, einen direkten Schlafwagen von Warschau, Berlin oder Budapest nach St.Petersburg zu nehmen, oder wenigstens bis Orsha im Schlafwagen zu reisen und erst dann für die noch verbliebene kurze Strecke nach St.Petersburg umzusteigen ist mir bis heute ein Geheimnis, liegt aber vermutlich an der Inkompetenz der ÖBB Leute, da davon ausgegangen wird, daß ohnedies niemand mehr so weit mit der Bahn fährt.

Da mein Zug aus der Umspurhalle zurückkam und zur Abfahrt bereitstand mußte ich mich von den jungen Leuten und ihrem Lehrer verabschieden. Auch jetzt war der Lehrer sehr besorgt, wie es weitergehen sollte, die jungen Leute jedoch quietschvergnügt.

Kurz nach 16 Uhr verließ mein Zug pünktlich Brest. Ich hatte wegen der Übersetzertätigkeit keine Zeit gehabt mir Essen zu besorgen und war folglich sehr froh, daß wir nun einen Speisewagen hatten. Ich schätze die russische Küche und ließ es mir bei einer Flasche russischen Biers schmecken, bevor ich mich in mein Abteil zurückzog, die flache Landschaft vorbeiziehen ließ und mich kurz nach der weißrussischen Hauptstadt Minsk spät abends schlafen legte.

Am frühen Morgen erreichten wir pünktlich um 6.20 Uhr den Bjelorusssischen Bahnhof von Moskau. Die moskauer Metro, für mich die schönste der Welt, brachte mich in wenigen Minuten zu meinem reservierten Zimmer im Hotel „Rossija“, unmittelbar am Roten Platz im Stadtzentrum. Ich hatte eine Übernachtung in Moskau eingeplant, um mich wieder einmal in der Stadt ein wenig umzusehen. Auch wenn ich schon über ein Dutzend Mal dort war wird mir nie langweilig.

Am nächsten Abend fuhr ich mit der Metro zum Kasaner Bahnhof, wo der Zug 76 nach Tynda um 20.27 Uhr abfuhr. Der Kasaner Bahnhof ist einer der großen Bahnhöfe dieser Riesenstadt, und die Menschenmassen der Reisenden sind entsprechend groß. Von hier aus fahren die Züge in den Südosten, nach Kasachstan, Kirgistan und die anderen ehemaligen Sowjetrepubliken. Der einzige Zug, der vom Kasaner Bahnhof nach Sibirien abfährt ist eben der Zug 76. Er verfügt im Gegensatz zum „Rossija“, den wir gemeinhin als Transibirienexpress bezeichnen, über keine 1.Klasse, sondern nur Liegewagen mit vier Plätzen. Bis Nizhni Novgorod, das wir um 2 Uhr Nachts erreichten, hatten ich einen mitreisenden Studenten im Abteil, der versehentlich zwar den richtigen Platz, aber den falschen Waggon erwischte. Er erzählte mir allerlei Wissenwertes über die augenblickliche ökonomische Lage speziell der jungen Leute.

Die ersten 4500 km meiner Fahrt kannte ich bereits von meinen früheren Fahrten durch Sibirien gut: Am zweiten Tag fuhren wir über den Ural, an dem ein Obelisk auf der Paßhöhe die Grenze zwischen Europa und Asien markiert;

wir fuhren mit hoher Geschwindigkeit zwischen Omsk und Novosibirsk einen ganzen Tag über die völlig erneuerte Trasse - im letzten Jahr noch eine schier endlose Baustelle - fast schnurgerade durch die westsibirische Tiefebene und erreichten nach etwa 4500 km den Bahnhof von Tayshet, wo die BAM von der Transsibirischen Strecke abzweigt.

Die BAM war das große Eisenbahnprojekt der ausgehenden Sowjetepoche. Die Strecke führt einige 100 km nördlich der klassischen Transsibirischen Eisenbahn durch früher fast unberührte Gebiete und sollte dieses Land mit seinen Bodenschätzen erschließen. Von Tayshet bis nach Severobaikalsk sind es über 1100km. Ich kannte die Strecke bereits von früheren Fahrten. Die Strecke ist elektrifiziert und in einem ganz ausgezeichneten Zustand. Der Zugverkehr ist allerdings bescheiden, denn die an der Strecke liegenden Städte haben nie ihre geplante Größe erreicht, noch wurden die geplanten Fabriken fertiggestellt. Severobaikalsk liegt sehr schön am Ufer des Baikalsees, des größten Süßwassersees der Welt, der wegen seiner nördlichen kontinentalen Lage im Winter tief zugefroren ist. Ein Jahr zuvor hatte ich mir überraschenderweise gerade hier beim Baden einen mächtigen Sonnenbrand geholt. Unser Zug hatte etwa eine Viertel Stunde Aufenthalt und ich konnte nicht nur den lebhaften Markt für die Reisenden am Bahnsteig betrachten – gebratener Omul, ein Fisch, der nur im Baikalsee zu finden ist, wurde oft angeboten - sondern auch das neu erbaute Hotel direkt am Bahnhof bewundern, das ich im Vorjahr noch als Baustelle sah. Augenscheinlich soll der Tourismus Fuß fassen, was ich mir auch gut vorstellen kann, denn die Möglichkeiten zum Bergwandern, Fischen und Baden sind prächtig. Die neue Wanderkarte, die ich mir dort kaufte ist erstaunlich genau und die den See umgebenden Berge alpin hoch.

In der Abenddämmerung fuhr der Zug durch viele Tunnel hart am Ufer des Sees entlang. Irgendwann in der Nacht wurde unsere E-Lok durch eine Diesellok ersetzt. Am nächsten Morgen war unsere Fahrgeschwindigkeit deutlich langsamer, die Landschaft viel rauher und unberührter. Diese Strecke wurde kurz vor dem Zusammenbruch der Sowjetunion gebaut und einige Tunnel fehlen noch immer, sodaß der Zug langsam über „Bypässe“ die Berge um- und überfahren muß. Zu diesen Tunnel gehört auch der Tunnel von Severomujsk, der mit über 16 km, noch dazu im Dauerfrostboden, der längste auf der BAM ist. Im Gegensatz zu unseren Zeitungsmeldungen ist dieser Tunnel noch nicht fertiggestellt. Die Probleme beim Bau müssen wegen des Dauerfrostbodens und der daher bedingten immer wiederkehrenden Deckeneinstürze unermesslich sein. Bei einigen Tunneln, die wir durchfuhren, sah man am Ein- und Ausgang die abzweigenden ehemaligen „Bypässe“, die auf die Berge hinaufführten.

Etwa 900 km nach Severobaikalsk erreichten wir Novaya Chara, eine nie ganz fertiggestellte Stadt. Es ist das Ereignis schlechthin, wenn der einzige Zug aus dem fernen Westen diesen Bahnhof erreicht. Unser Zug hatte fast 20 Minuten Aufenthalt. Es galt Lebensmittel, vor allem Früchte und Obst, auszuladen, denn in dieser Gegend ist kein Gartenanbau im Freien mehr möglich. Zu lange

dauert der Winter und zu groß ist der Frost, sodaß der Boden auch im Sommer nicht sehr tief auftaut. Diese Stadt besitzt nur Bahnanschluß; Straßen gibt es nur innerhalb des Ortes. Die Menschen leben hier wie in der Verbannung und sind auf Gedeih und Verderb von der Bahn abhängig, sodaß der Bahnbetrieb auch bei größtem Frost von unter -50 C aufrechterhalten wird. Sicher eine Meisterleistung der russischen Eisenbahner. Auch unser Speisewagen beteiligte sich eifrig am Handel. Es wurden unglaublich viele Lebensmittel ausgeladen: ein gewinnträchtiges „Zubrot“ für das Speisewagenpersonal. Ansonsten zeichnete sich unser Speisewagenpersonal nicht durch Eifer aus, denn oftmals am Tag wurde mir erklärt, der Speisewagen sei geschlossen, weil es zu früh oder zu spät sei oder was weiß ich noch. Meine Schlafwagenschaffnerin, sie stammte aus Tynda, erklärte mir, dies sei darauf zurückzuführen, daß das Personal aus Moskau stamme und diese Leute dort seien bei weitem nicht so fleißig wie die Sibirischen. Nach meinen Beobachtungen während meiner Reisen in Rußlands fernem Osten stimmt dies. Nach Novaya Chara wurde die Gegend noch einsamer und wilder. Hier wohnte wohl auf Hunderten von Kilometern niemand mehr. Während auf fast allen russischen Bahnhöfen nach Ankunft eines Zuges meist Frauen allerlei Speisen am Bahnsteig feilboten, sei dies östlich von Novaya Chara nicht mehr so, weil es nichts mehr in Gärten anzubauen gab und daher auch keine „Überschüsse“ verkauft werden könnten. Dies stimmte! Allerdings hielt der Zug auch fast nie mehr, denn die Gegend war so gut wie unbewohnt. Als ich auf einer der wenigen Bahnhöfe kurz ein Foto von unserer Lok machte wurde ich vom Lokführer zum Mitfahren eingeladen. Ich sagte kurz meiner Schlafwagenschaffnerin Bescheid, damit sie nicht meinte ich sei irgendwo in der Wildnis zurückgeblieben, denn sie war ja für die Fahrgäste ihres Waggons verantwortlich, und nahm die Mitfahrgelegenheit auf der Lok gerne an. Wir waren zu viert auf dem Führerstand; der Lokführer, sein Stellvertreter und der Maschinist, der für das reibungslose Funktionieren der Maschine zu sorgen hatte und ich.. Obwohl der Lohn dieser Leute für unsere Verhältnisse äußerst bescheiden war, so waren sie sich doch der Wichtigkeit ihrer Arbeit bewußt. Ohne Bahn lief in dieser Gegend nichts mehr; das war diesen Leuten klar. Mit nur 20 Minuten Verspätung, die wir auf den letzten 100 km aus unerklärlichen Gründen erhielten, fuhren wir in Tynda ein.

Tynda war bis vor wenigen Jahren der Sitz der Eisenbahndirektion der BAM, bis diese aufgelöst wurde und die BAM auf verschiedene Eisenbahndirektionen gegen ihren Willen aufgeteilt wurde. Gegen ihren Willen deshalb, weil sich mit der BAM zu wenig Geld verdienen läßt, da zu wenig transportiert wird. Üblicherweise wird der Bahnbetrieb vom Staat nicht mehr subventioniert, wie noch in der Sowjetzeit. Tynda hatte noch vor fünf Jahren über 60000 Einwohner, jetzt nur mehr 45000, denn viele Leute ziehen weg, wenn sie wissen wohin und dies auch können. Die Stadt ist ein Geschöpf der BAM, besitzt ein kleines Museum der BAM, das nur geöffnet wird, wenn Besucher kommen, was fast nie der Fall ist und besitzt auch Hotels, obwohl mir in Moskau gesagt wurde ich müsse mich privat einquartieren, denn es gäbe sonst keine Übernachtungsmöglichkeit. So wohnte ich bei einer Familie

im Stadtzentrum gegenüber des Hotels „Junost“, auf deutsch „Jugend“. Ein weiteres Hotel befindet sich im Bahnhofsgebäude. Die Stadt selbst ist nicht nur jung, sondern auch ihre Bewohner. In einem Bekleidungsgeschäft ließ ich mir auch Winterkleider zeigen, wie man sie bei –50 C benötigt. Hätte ich Platz in meinem Gepäck gehabt hätte ich mir einen dieser sonderbar anmutenden Mäntel als Souvenir gekauft. Besonders den Kaufhäusern sah man an, daß diese auch bei strengstem Frost funktionieren mußten. Sie hatten keine Schaufenster! Das Leben verlief hier in sehr ruhigen Bahnen, muß aber wegen des langen und strengen Winters für uns die Hölle sein. Ich blieb drei Tage in der Stadt um mich umzusehen und zu erfahren, wie man weitab der übrigen Welt in dieser Einsamkeit lebt. Da so gut wie niemals Touristen hierher kommen war ich bald überall bekannt und wurde bereits bei jedem Lokalbesuch eingeladen. Am Bahnhof sah ich auch den täglichen Nahverkehrspersonenzug aus Dupkin, der aus einem Personenwagen und sonst nur aus Güterwagen bestand. Er bediente die kleinen Ansiedlungen in der Nähe, die ja allesamt keinen Straßenanschluß hatten und brachte Holz, den Reichtum dieser Gegend mit. Kaum 10 Fahrgäste entstiegen dem Waggon. Ein ungewohnter Anblick bei Rußlands Eisenbahnen, sind doch die Züge fast immer ausgebucht.

Nicht ganz 1000 km waren es bis Komsomolsk am Amur und es gab nur einen Zug dorthin, der laut Fahrkarte ein Schnellzug sein sollte. Er entpuppte sich als GmP, denn er befuhr eine erst vor wenigen Jahren erbaute Strecke, an der es fast keine Ansiedlungen mehr gab. Bei der Abfahrt am späten Nachmittag war der Zug erstaunlich voll. Allerdings bestand er auch nur aus fünf Waggons. Ich hatte mein Abteil im Buffetwagen, der neben dem Speiseabteil noch über vier Abteile verfügte. Im Zug sprach es sich herum, daß ein Ausländer mitfuhr und so klopfte man an mein Abteil, um mich zum Umtrunk einzuladen. Es waren Kumpel von Kohlebergwerken an der Strecke, die zur Arbeit zurückfuhren. Sie arbeiteten zwei Wochen im Bergwerk, wohnten in Behelfsbaracken und hatten dann zwei Wochen frei, um zu ihren Familien nach Tynda zu fahren. Die Arbeit sei zwar sehr hart und entbehrungsreich, der Monatslohn dafür aber sehr gut, etwa 200 USD! Gegen 23 Uhr erreichten wir Ulag, wo sie ausstiegen und Witze machten: „Dies ist unser Gulag“. Russen sind ein bemerkenswertes Volk.

Der zweite Reisetag führte durch eine atemberaubend schöne Landschaft. Stundenlang war kein Haus und keine Hütte zu sehen. Wohl aus Witterungsgründen verlief die Bahnstrecke auf Berghängen und nicht im Tal. Die Ausblicke waren überwältigend. In Fevralsk wurden Waggons abgehängt und die verbliebenen zwei Waggons waren keinesfalls voll. Noch nie habe ich so wenige Fahrgäste in einem russischen Zug gesehen, wie auf dieser Strecke. Wir waren wohl wirklich bald am Ende der Welt. In Novy Urgal, auf halber Strecke nach Komsomolsk bekamen wir dann wieder zwei Waggons dazu. Novy Urgal, eine kleine nie fertig gebaute Stadt, hatte einen riesigen Bahnhof. Die Sowjetunion hatte wohl große Pläne für diesen Ort. Der Aufenthalt unseres Zuges war reichlich bemessen. Deshalb war im Bahnhofsrestaurant auch Essen für die Fahrgäste zubereitet. Am Bahnsteig

selbst wurde nichts mehr angeboten, da nichts mehr im Freien wächst und folglich niemand Überschüsse zu verkaufen hat. Das Leben muß für die Menschen hier äußerst entbehrungsreich sein. Die Landschaft ist hingegen traumhaft schön. Wegen der vielen Kurven und der nicht gerade guten Gleislage fährt der Zug langsam, so etwa 50 bis 60 km/h. Am nächsten Morgen erreichten wir die große Stadt Komsomolsk am Amur. Wie der Name andeutet eine Stadt, die im wesentlichen unter Stalin ihre heutige Größe erreichte. (Komsomolen waren die Jugendlichen des kommunistischen Jugendverbandes.) Ich quartierte mich unweit des Bahnhofs im Hotel „Woschod“ ein, einem typischen Bau aus der Sowjetzeit, als die Stadt für alle Ausländer gesperrt war, wie übrigens die ganze BAM und alle Orte an ihr. Der Amur ist hier bereits sehr breit und es verkehren große Passagierschiffe flußabwärts bis zur Mündung. Wohl existierte bis vor wenigen Jahren bereits eine Bahnverbindung fast 100 km flußabwärts, als Zulaufstrecke zum im Bau befindlichen Untermeerestunnel – dem ersten der Welt – nach Sachalin, aber da nach dem Tode Stalins der mörderische Tunnelbau eingestellt wurde, war auch das bereits fertige Streckenstück überflüssig. Ich blieb drei Tage in der Stadt, fuhr mit der Straßenbahn spazieren, besuchte eine russische Operette im schönen modernen Stadttheater und ging im Amur baden.

Bis Vanino, dem Hafen am Pazifik waren es noch etwa 400 km. Es gab nur einen Zug täglich dorthin, der Zug aus Wladiwostok, der für die Fahrt nach Vanino eine Nacht brauchte. Abends gegen 20 Uhr fuhren wir ab, umkreisten fast die ganze Stadt, um dann auf einer kilometerlangen Stahlbrücke den Amur zu überqueren. Eigentlich war die Überquerung des Amur in der Stadt Komsomolsk selbst geplant und dafür am anderen Steilufer des Flusses bereits Tunnel gebohrt, aber aus unerforschlichen Gründen dann doch diese lange Umgehungsstrecke gebaut und der ursprüngliche Bau aufgegeben. Deshalb hat Komsomolsk heute einen Kopfbahnhof, wenn man so will, denn die Strecke führt nach dem Bahnhof nur mehr etwa 2 km bis ins Depot und zu Fabriken.

Etwa 20 km nach Überquerung des Amur in Richtung Vanino sieht man gut die Bahntrasse, die heute gleislos Richtung Norden führt und einmal nach Sachalin führen sollte. Pläne dafür tauchen heute immer wieder in der russischen Presse auf. Es ist zweifelhaft, ob bei der derzeitigen Finanzlage Rußlands das dafür benötigte Kapital aufzutreiben ist.

Unser Zug hatte eine Minibar. Diese Einrichtung sah ich zum ersten Mal in einem russischen Zug. Das Angebot war für die kurze Nachtfahrt gut. Am anderen Morgen näherte sich unser Zug vom Berg herabfahrend dem Pazifik, der schon in weiter Ferne zu sehen war, um bald am Ufer entlangzufahren. Bilder können diese schöne Landschaft nicht einfangen. Man muß schon selbst mit dem Zug dorthin fahren. Ich saß immerzu am Fenster – es war zu öffnen – und ließ diesen Naturfilm ablaufen. Schließlich erreichten wir den großen Hafen von Vanino, wo etwa jeden zweiten Tag das Schiff nach Cholmsk auf Sachalin hinüberfährt. Das Fährschiff hat keinen Fahrplan, sondern fährt „nach Bedarf“ und der besteht eben immer. Der Zug fährt noch

einige Kilometer bis zum Militärhafen Sov. Gavan weiter. Ausländern sei dieser Ort versperrt, sagte man mir. Das Hotel steht in Vanino unweit des Bahnhofs. Da mein Schiff bereits um 18 Uhr abfahren sollte blieb mir für eine Stadtbesichtigung nicht viel Zeit. Ich nützte sie um die neue kleine Kirche, den Hafen und das Stadtzentrum der am Steilufer des Meers angelegten Stadt anzusehen. Im Hafen wird vor allem Holz verladen und Güter für Sachalin, die jedoch in Güterwaggons angeliefert werden, um dann so auf das Fährschiff verladen zu werden.

Am Nachmittag fuhr unser Fährschiff aus Sachalin kommend in Vanino ein, wurde entladen, um gleich darauf mit neuen Güterwaggons und Autos beladen nach Sachalin zurückzukehren. Nicht nur der Laderaum war bis auf den letzten Platz gefüllt, auch mit Fahrgästen war das Schiff wohl voll ausgelastet. Die Überfahrt ist billig und auch die einzige Möglichkeit nach Sachalin zu kommen, sieht man von den Flügen aus Wladiwostok ab. Außerdem läßt sich auf dem Schiff sehr viel Gepäck ohne Mühe mitnehmen, was auch zu erkennen war. Beim Einschiffen wird erstaunlicherweise eine genaue Paßkontrolle durchgeführt, als führe man in ein anderes Land.

Unser Schiff war vor vielen Jahren in Kaliningrad beheimatet und bereits ein alter verrosteter Kahn. Leider waren die Kabinen der 1. Klasse am Oberdeck nur von Matrosen belegt, da keine Nachfrage nach 1.Klasse-Kabinen bestünde. So wurde mir das erklärt. Jeder fährt so billig er kann. Das Schiff fährt auch nicht geradewegs in den Vanino gegenüber liegenden Hafen von Sachalin, sondern der Küste Sachalins entlang, um den Hafen Cholmsk zu erreichen, was etwa 20 Stunden dauert. Ich befand mich im Unterdeck mit drei Feuerwehrleuten, die von einem Ausbildungskurs zurückkehrten in einer etwas stickigen Kabine, ohne Dusche und Toilette. Diese befanden sich als Gemeinschaftseinrichtung im Gang und waren beinahe unbenützt, wie fast alle öffentlichen Toiletten in Rußland. Trotzdem war die Überfahrt sehr schön. Als ich am Morgen nach dem Frühstück an Deck ging sah ich wie unser Schiff der gebirgigen Küste Sachalins entlang von Delphinen begleitet wurde.

In Cholmsk angekommen fand noch an Bord beim Aussteigen eine erneute genaue Paßkontrolle statt. Ich mußte als Letzter aussteigen und der Beamtin ins Büro folgen, wo mein Paß kopiert wurde und ich überdies noch ein Formular ausfüllen mußte. Es sei überraschend, wenn Ausländer mit dem Schiff nach Sachalin kämen, wurde mir gesagt. Die Beamtin selbst war aber sehr freundlich. Vor dem Hafengebäude quartierte ich mich in einem kleinen, billigen, aber guten Hotel ein, das allerdings über kein Restaurant verfügte. Ein sehr gutes und gleichfalls spottbilliges Restaurant befand sich jedoch gegenüber im Hafengebäude. Es war ziemlich warm in Cholmsk und die Spaziergänge zwar interessant, aber auch anstrengend. Keine 100 m vom Hotel entfernt befand sich der Bahnhof von Cholmsk. Das Bahnhofsgebäude ist bis auf wenige Reste verschwunden. Zwar halten die Züge noch dort, aber der heutige „Hauptbahnhof“, von dem der einzige Fernzug in die Inselhauptstadt Yushno Sachalinsk abfährt ist der Nordbahnhof, Cholmsk Sewernij. Die direkte Strecke über den Berg nach Yushno Sachalinsk ist heute

abgetragen, da sie in vielen Kehrtunnels und unzähligen Brücken zu langsam war und die schweren Güterzüge auf ihr nicht verkehren konnten. Die Breitspurgüterwaggons werden im Hafen von Cholmsk mit Schmalspurdrehgestellen versehen und jeden Abend auf der langen Umgehungsstrecke nach Yushno Sachalinks geführt. Die Busse benötigen für eine Fahrt über die neue Schnellstraße von Cholmsk nach Yushno Sachalinsk keine 3 Stunden, der Schnellzug auf der Umgehungsstrecke aber etwa 8 Stunden. Lediglich Nahverkehrszüge fahren noch in die Umgebung von Cholmsk.

Der Bahnhof von Yushno Sachalinsk verfügt über ein bescheidenes Bahnhofshotel. Am Bahnhofplatz selbst befinden sich noch zwei weitere Hotels, darunter das von Japanern geführte Hotel „Sapporo“, in dem ich wohnte und wo in jedem Zimmer je ein Fernsehprogramm in Japanisch, Englisch, Französisch, Italienisch und Deutsch zu empfangen ist. Yushno Sachalinsk ist eine sehr grüne Stadt mit vielen Alleen und Parks, darunter dem großen Stadtpark mit einer Pioniereisenbahn. Auf dem Bahnhofplatz kündigt eine große Leninstatue immer noch von alten Zeiten und zwischen Lenin und dem Hauptbahnhof steht im Park ein ganz anderes Monument. Es erinnert an das schwere Erdbeben von 1995 in Neftegorsk im Norden Sachalins, bei dem die Stadt so schwer zerstört und durch die einstürzenden Plattenbauten so viele Menschen getötet wurden, daß die Stadt aufgegeben wurde. Den Aussagen der Menschen nach soll allein die Leninstatue im ehemaligen Stadtzentrum unbeschädigt stehen geblieben sein. Sie war sicher nicht in Form eines Plattenbaus erreicht. In den Norden der Insel zog es mich.

Zuerst allerdings machte ich noch einen Abstecher in die südliche Hafenstadt Korsakow. Die Fahrkarten für diesen Zug erhält man entweder im Bahnhof von Yushno Sachalinsk aus dem Automaten, am Schalter oder beim Schaffner aus dem Handcomputer, wie bei uns eine „Keule“. Mit einem gebrauchten in Japan gekauften Dieselmotortriebwagen fährt man zuerst an zahlreichen unbenützten Gleisanschlüssen ehemaliger Fabriken und stillgelegten Güterzuggeleisen fast unbenutzter Bahnhöfe entlang gut 100 km nach Süden, sieht kurz vor Erreichen des Meeres die eingestellte Nebenlinie nach Aniva und erreicht dann das Meer. Hier hält der Zug abseits der Straße direkt an Sandstränden, wo Familien mit ihren Kindern aussteigen. Strand nur mit Bahnanschluß und unerreichbar für Autofahrer: ein Traum aller Umweltschützer, wären da nicht die vielen verrosteten Schiffswracks in Ufernähe zu der die Kinder hinüberschwammen und auch ohne moderne Abenteuerspielplätze voll auf ihre Kosten kamen. Dann fährt der Zug noch direkt am Ufer der Meersbucht von Korsakow entlang bis in den Vorortbahnhof am Nordende der Stadt. Mit dem Stadtbus sind es dann noch etwa 2 km ins Stadtzentrum. Ich ging zu Fuß den Geleisen nach. Früher fuhr wohl auch der Personenzug bis in die Stadt, was am ehemaligen Bahnhofsgebäude im Stadtzentrum leicht zu erkennen war. Warum heute nur noch Güterzüge dorthin fahren weiß ich nicht. Auf jeden Fall ist dies der Grund, weshalb die meisten Menschen mit dem Bus zwischen Yushno Sachalinks und Korsakow fahren und folglich nur noch zwei Zugpaare täglich zwischen beiden Städten

verkehren. Ich besuchte mehrmals Korsakow, das sehr schön am Steilufer des Meeres gelegen ist und stellte fest, daß die Züge nur sehr spärlich, die Busse aber sehr gut besetzt waren. Restaurants sah ich in Korsakow gar keine, nur sehr bescheidene Straßencafés, in denen ich mir das Markttreiben ansah. Touristen scheinen sich niemals hierher zu verirren. Schade, denn die Stadt ist zwar kein architektonisches Juwel, liegt jedoch sehr sehenswert am Meer. Beim Spaziergang durch die Stadt stellte ich fest, daß die Bahnlinie am Meer und Hafen entlang bis zum Südende der Stadt in ein Tanklager der Armee führte. Da ich dort auch Güterwagen antraf war die Bahn noch in Verwendung. Dies wäre eine prächtige Stadtbahn, wenn sich nur jemand der Idee annehmen würde.

Für meine Fahrt nach Nogliki, dem nördlichen Ende der Hauptstrecke wählte ich den Tageszug, der zwar morgens vor 8 Uhr abfährt, allerdings erst um 2.45 Uhr nachts sein Ziel erreicht. Der Zug war gut besetzt, wenn auch nicht voll. Er setzt sich aus Sitzwaggonen und Liegewagen der 2.Klasse mit vier Liegen im Abteil zusammen und war überraschend sauber. Die Fahrt durch die Insel war sehr malerisch. Wir fuhren lange am Strand entlang, durch dichte Wälder und über Berge hinweg, die allerdings nicht sehr hoch waren. Sachalin ist wohl sehr dünn besiedelt. Die Städte sind bescheiden, die Arbeitsmöglichkeiten wohl auch, denn auch hier waren überall verwaiste Fabriken zu sehen. Bis Nogliki fahren mit diesem Tageszug nur sehr wenige Leute, was wohl an der unwirtschaftlichen Ankunftszeit liegt. Taxis gibt es bei der Ankunft im völlig unbeleuchteten Bahnhof keine und ich hatte Glück junge Leute anzutreffen, die mit ihren Autos gerade Freunde zum Zug nach Süden brachten, denn der Zug mit dem ich ankam wird in Nogliki gewendet und fährt kurz nach 4 Uhr wieder zurück. Da es nur diese eine Zugskomposition gibt fährt der Tageszug lediglich jeden zweiten Tag und legt bei der Siebentageweche einen Tag Pause ein. Nogliki ist eine weitläufige Stadt von etwa 20000 Einwohnern. Das Hotel im Stadtzentrum sieht von außen sehr bescheiden aus. Die Zimmer verfügen aber über WC und Dusche und sind mit Fernsehgeräten ausgestattet. Das Restaurant ist vorzüglich und hat eine reiche Auswahl an russischen Speisen. Hier im Norden ist es das ganze Jahr über kalt. Der Hochnebel, verursacht durch das kalte Wasser des Ochotskischen Meeres, verhindert im Sommer meist den Sonnenschein. In Nogliki beginnt auch eine über 200 km lange 750 mm Schmalspurbahn bis nach Ocha im Norden, die leider vor einigen Jahren im Personenverkehr eingestellt wurde. Auf den Geleisen des Schmalspurbahnhofs unweit des Hauptbahnhofes fristen die abgestellten Personenwagen ein trauriges Dasein. Auch ein kleiner Schlafwagen, den heute die Arbeiter als Übernachtungsmöglichkeit benützen, ist darunter. Eine Lok war gerade dabei einen Güterzug mit Bohrausrüstung für die Erdölfelder im Norden zur Abfahrt bereitzustellen. Diese Bahn gehört „Rossneft“, der reichen Erdölgesellschaft Rußlands, die wegen ihres Reichtum keinen Grund sieht, den verlustreichen Personenverkehr wieder aufzunehmen. Vielleicht kommt einmal ein Anstoß dazu von westlichen Touristen, denn immerhin wurde für die Schmalspurbahn in Nogliki eine neue Stahlbrücke über den Fluß gebaut. Leider hatte ich keine

Zeit auf der Lok nach Norden mitzufahren.

Für die Rückfahrt nach Yushno Sachalinsk wählte ich den Nachtzug, der auch über Schlafwagen der 1.Klasse verfügt und außerdem einen schönen Speisewagen mitführt. Um Personal zu sparen bestellt man sein Essen am Schanktisch im Speisewagen. Serviert wird das Essen dann allerdings am Platz. Dieser Zug ist wohl der Stolz der Eisenbahnen von Sachalin. Die Liegewagen sind in sehr gutem Zustand und der Zug ist voll. Da die Rückfahrt am frühen Nachmittag erfolgte konnte ich den Streckenabschnitt im Norden sehen, den ich bei meiner Anreise bei Dunkelheit durchfuhr. Jetzt erst erkannte ich, daß ich mich hier wohl am Ende der Welt befand. Einsamer konnte eine Gegend gar nicht mehr sein. Bei mir wuchs der Wunsch bei meinem nächsten Besuch Sachalins mehr Zeit einzuplanen und dann ganz in den Norden zu fahren.

Sachalin ist eine Reise wert, auch eine Bahnreise!

Ein Zusatz noch: Natürlich gibt es auch einen durchgehenden Zug von Moskau über die Transibirische Eisenbahn nach Komsomolsk, wo man in den Zug nach Vanino umsteigen kann. Ich wählte bewußt den längeren Weg über den hohen Norden, da ich es ja nicht eilig hatte. Selbstverständlich gibt es auch „Eisenbahnfreunde“, die mit dem Flugzeug nach Sachalin fliegen, um dort die Schmalspurbahnen zu fotografieren. Zu diesen Leuten zähle ich mich nicht. Die Bahn ist für mich ein Verkehrsmittel, um Reiseziele zu erreichen und kein Gegenstand eines Hobbys.

Die Reise wurde im Juli und August 2001 unternommen.

Dr. Peter Roman