

Transsib als Schicksalsbahn



[Photogallery](#) [Link zu meiner Bahnhomepage](#)

Die Transib – Bahnfahrt mit Folgen

Ich habe schon als Bub davon geträumt, einmal mit der Transsibirischen Bahn zu fahren. In den Jahren 1988 bis 1991 habe ich mir den Traum gleich vier Mal erfüllt. Zwei Mal fuhr ich von Wladiwostok (Nachodka) nach Moskau - einmal von Moskau über die Mandschurei nach Peking und einmal von Irkutsk durch die Mongolei nach Peking. Diese Bahnfahrten haben mein Leben nachhaltig beeinflusst und zwar durch Begegnungen mit Menschen. So traf ich u.a. meinen russischen Freund aus Jekaterinburg (damals noch Swerdlowsk), den Götti meines Sohnes aus Österreich, meinen italienischen Brieffreund und meine heutige Frau aus Hong Kong.

Transsib ist mit der Geschichte eines ganzen Volkes verknüpft

Wohl kaum eine Bahnlinie ist so eng mit der Geschichte eines ganzen Volkes verknüpft wie die Transib. Fast 90'000 Menschen erbauten die mit 9288 km längste Bahnlinie der Welt und zwar zwischen 1891 und 1905. Der Zarewitsch, der Thronfolger Nikolaj II , hatte den ersten Spatenstich in Wladiwostok unternommen;

und noch als Zar soll er sich um den zügigen Fortgang der Arbeiten, die zugleich vom Westen vorangetrieben wurden, vielfach persönlich gekümmert haben. Die Bahn ist also das positive Weltereignis seiner Regentschaft gewesen. Dass er nach ihrem Ende seinen gewaltsamen Tod fast noch in Sichtweite der Gleise fand, wird unterdessen zu den tragischen Verknüpfungen der russischen Geschichte gezählt.

Sofort 1917, kurz nach der erzwungenen Abdankung, brachte man den Monarchen zusammen mit der Familie, seiner Frau und fünf Kindern, auf der transsibirischen Strecke hinter den Ural bis nach Tjumen. Später wurde er dann zusammen mit seiner Familie von den Bolschewiken in Jekaterinburg erschossen.

Nicht zuletzt auf den Gleisen der Transsib wurde der Bürgerkrieg der zwanziger Jahre entschieden. Im Kampf um die Bahndämme siegten die Roten endgültig über die Weissgardisten. Auch [Strelnikow, der gnadenlose Revolutionär, der Gegenspieler Schiwagos, wurde mit seinem Panzerzug](#) von Boris Pasternak auf diese Linie gesetzt. Aus der Verbindung mit ihr ergab sich der Eindruck der Stärke. Wer sie demonstrieren wollte, besann sich gern auf die Eisenbahn. Kaum eine Station zwischen Kirow und Irkutsk, an der nicht der Stolz und der tiefe Schmerz des russischen Volkes zugleich hingen: keine zweite Verbindung, mit der die Nation so verbunden wäre wie mit der transsibirischen Eisenbahn. Lenin, Stalin, Jelzin, Putin, Schirinowski – alle benutzten sie. Der Mythos, der sie umgibt ist ungebrochen. Spätestens nach dem Obelisk im Ural, der Grenze zwischen Europa und Asien (1777 km östlich von Moskau), hatten die Verbannten ehemals ihre letzte Hoffnung fahren lassen. Hier endlich mussten sie einsehen, dass sie gefangen waren in der Weiträumigkeit des russischen Reiches, in Sümpfen, Steppen und Wäldern, die keinen Ausweg boten. Über den Horizont hinaus erstrecken sie sich rechts und links der Bahnlinie. Über die mächtigsten Flüsse, über die Wolga, über den Ob und den Irtysh und über den wilden Jenisei führt die Strecke in eine Abgeschiedenheit, die mitunter auch Zuflucht sein konnte. Auch Pasternaks Doktor Schiwago ist mit der Transsib gefahren; von Moskau bis Perm ging die Reise. Unweit der Stadt, die der Schriftsteller Jurjatin nannte, wollte sein Held die revolutionären Unruhen mit ländlicher Arbeit überstehen. Hier fand und verlor er Lara, von hier aus floh die Geliebte vor den Bolschewiken weiter nach Osten, bis sie mit der Bahn Irkutsk, den Ort, an dem sich die Bürgerlichen noch eine Weile hielten, mehr als 5000 km entfernt von der Hauptstadt Moskau....

Mit dem Rossija von Wladiwostok nach Moskau (1988 und 1989)

Wenn man von der Transsib spricht, muss man wissen, dass damit verschiedene Linien gemeint sein können. Zum einen mal die klassische Route Moskau – Wladiwostok, dann aber auch die mongolische Route Moskau – Peking (durch die

Mongolei) , weiter die Route von Moskau nach Peking durch die Mandschurei und nicht zuletzt die BAM (Baikal-Amur-Magistrale).

Die verschiedenen Linien und Städte werden von verschiedenen Zügen bedient, die einen sind schneller, bequemer und dementsprechend auch teurer als andere. Einige Züge werden von Peter Roman in seinem Bericht „Auf Russlands Schienen“ beschrieben (siehe <http://www.railways.li/auf Russlandstracks1.pdf>). Der berühmteste ist der Rossja (Russland). Er verbindet Moskau mit Wladiwostok (Richtung Moskau trägt er die Nummer 1, Richtung Wladiwostok die Nummer 2). Hier trifft man nebst Russen auch viele Touristen. Der Zug braucht beinahe 7 Tage um die 9288 km lange und 7 Zeitzonen umfassende Strecke zurückzulegen. Diese Zahlen belegen schon die immense Länge der Strecke (beinahe ein Viertel des Erdumfangs). Wie schon erwähnt, bin ich mit dem Rossja zwei Mal von Nachodka (Wladiwostok war aus militärischen Gründen für ausländische Touristen gesperrt) gefahren. Ich leistete mir 1. Klasse, das heisst ein 2 Bett-Abteil in der sogenannten soft-class. Die 2 Betten sind nebeneinander und man hat genügend Platz sein Gepäck unterzubringen. Jeder Wagen wird von 2 Schlafwagenschaffnern betreut, die jeweils 12 Stunden Dienst haben und danach 12 Stunden frei. Ich habe sehr gute Erfahrungen mit ihnen gemacht. Sie schlossen z.B. auf Wunsch das Abteil ab, wenn man in den Speisewagen wollte oder bei Halten an grösseren Haltestellen den Zug verliess. Sie kochten Tee mit dem Samowar, der sich in jedem Wagen befand und waren für die Sauberkeit im Wagen besorgt.

Ich habe die Fahrt jeweils 2 Mal unterbrochen und zwar in Chabaraowsk und in Irkutsk.

Ich werde oft gefragt, ob es nicht furchtbar langweilig sei, 7 Tage im Zug zu verbringen. Ich kann nur sagen – es war mir keine Minute langweilig. Ich reiste eigentlich immer in 2 Welten: in einer inneren Welt, nämlich der im Zug selber und in einer äusseren Welt, derjenigen, die mehr oder weniger schnell am Fenster vorbeizog und die ich bei grösseren Haltestellen (Perm, Omsk, Novosibirsk, Kasnojarsk, Jekaterinburg, etc.) auch betrat. Alle paar Stunden hielt der Zug an einem Bahnhof. Dort warteten Frauen (meistens Bäuerinnen) aus der Region und boten den Reisenden eine grosse Auswahl an diversen Speisen an .So konnte man Fleisch, getrockneten Fisch, Kuchen, Bier, Milchprodukte wie Jogurth oder Buttermilch, Sonnenblumenkerne, Brot, gekochte Eier, Früchte und echt russische Köstlichkeiten kaufen. Oft kaufte ich ihnen etwas ab, ohne dass ich es wirklich benötigte. Dies, weil ich wusste, dass ihre Familien auf den Verdienst der „Babuschkas“ dringend angewiesen waren. Überhaupt war es immer wieder faszinierend das emsige Leben auf den Bahnhöfen zu beobachten. Da sah man die herausgeputzten russischen Mädchen in ihren Röckchen , die russischen Fahrgäste mit ihren riesigen Koffern und den riesigen typischen rot-blau gestreiften Platiktaschen - oft Händler und dazwischen mit Tennisbällen „in Traineranzügen steckende“(Adidas und Puma lassen grüssen) herumjoggende Amerikaner, die sich die Füsse vertreten wollten.

Und dann gings wieder durch die scheinbar endlosen Weiten Sibiriens, vorbei an Wäldern , Seen, Sümpfen, kleinen Ortschaften oder einzelnen windschiefen Bauernhäusern mit bunten Fensterläden, verlassenen Fabrikgebäuden , durch die wunderschöne Taiga, über die gewaltigen Ströme Sibiriens , wie den Ob, den Jenissej und die Lena, über zahlreiche kleinere und grössere Gebirge, einen halben Tag dem Baikensee entlang. Was mich immer am meisten erstaunte waren die kleinen Holzhäuser mit ihren Holz- bzw. Kohleheizungen. Die Fenster isolieren häufig mehr schlecht als recht. Wie können deren Bewohner die sibirischen Winter aushalten? Überhaupt sah man sehr viel Armut. Wenn ich so aus dem Fenster schaute, hörte ich oft Lieder von sibirischen Volkschören. Darunter waren Titel wie „Song of Siberia“, „Night in the Taiga“, „Through the wild mysterious Taiga“, „Siberia our pride“, „The far off star has lit“, „Oi, Frost Don't Freeze“, „Dear Siberian Land“, „Siberia, My Country“, „[Sacred Baikel](#)“....., „[little bell](#)“,

[ВОРОНЕЖСКИЙ ХОР. Мордасова, Надежда Бабкина, ансамбль "Русская песня"- "Летят утки"](#) English translation: LETYAT UTKI (THE DUCKS) ----- The ducks are flying, the ducks are flying and two geese, Oh the one I love, the one I love, I wait in vain for him. You are far away, you are far away, where are you? Oh how beautiful, How beautiful a message from you would be. When, my beloved, When, my beloved, you resolve to forsake me, Oh do not tell me, Do not tell me the reason why. [Надежда Бабкина и Русская песня - Виновата ли Я](#), [Надежда Бабкина и После 11 - Роза](#), [Играй гармонь.ШАПКА ПО КРУГУ Кубанский казачий хор](#), <https://www.youtube.com/watch?v=VWei6FHB7yY>, <https://www.youtube.com/watch?v=yeyDfVjq6sw>; <https://www.youtube.com/watch?v=pGbBZJM64G8&list=RDMwppYwr536g&index=3>

Obwohl die Bewohner in Sibirien ein oft entbehrungsreiches, hartes Leben führen, lieben sie ihr Land. Damit bin ich wohl bei der oft besungenen russischen Seele. Die Schwermut ist bei diesen Liedern und der durchfahrenen endlosen Weite beinahe greifbar. Was hat das russische Volk doch alles durchgemacht –die Unterdrückung durch die Zaren, die Revolution, den 1.Weltkrieg, den Despoten und Massenmörder Stalin, den 2.Weltkrieg, weitere kommunistische Despoten. Warum konnte sich der marxistisch-leninistische Sozialismus wohl ausgerechnet in einem armen Agrarstaat wie Russland etablieren und nicht in einem kapitalistischen Staat wie Deutschland oder England. Wahrscheinlich auch deshalb, weil die Russen gewohnt waren, unterdrückt zu werden..... aber ich schweife ab. Aus der weiter oben erwähnten Schwermut bricht dann auch immer wieder eine nicht erwartete Lebensfreude hervor, die sich in temperamentvollen Tänzen zeigt.

Was in vielen „schönen“ Transsib Berichten nicht erwähnt wird, ist Umweltzerstörung. So sieht man gerade in Ostsibirien ganze Hügelzüge mit abgestorbenen Wäldern. Der Anblick der Baumleichen ist kaum zu ertragen. Dies ist wohl der Ergebnis des Wirkens der „neuen Zaren und Stalins“, die nicht mehr in Panzern und Raketensteuerungszentren sitzen, sondern Industriekapitäne und Rohstoffmogule sind, denen schneller Profit über alles geht.....

Zurück zur inneren Reise. Auch im 2-Bett-Abteil bekommt man einen Reisepartner zugeordnet – egal ob Weibchen oder Männchen, ob jung oder alt. Zweimal habe ich die Schaffnerin und meine zugewiesenen Abteilsgenossen

gebeten, ob wir tauschen könnten. Ich wollte das Abteil mit meinen auf der Fähre von Yokohama nach Nachodka kennen gelernten Reisepartnern teilen. Und es hat beide Male geklappt.

Nachdem ich auf meiner ersten Fahrt in Irkutsk einen Zwischenhalt einlegt hatte, musste ich für die Weiterreise einen anderen Zug nehmen als mein italienischer Reisebegleiter. Und zwar den Zug von Peking nach Moskau. Ich teilte mein Abteil mit einem Hong Kong Chinesen. Das sollte sich bald als ausserordentlicher Glücksfall erweisen. Er reiste nämlich mit einer ganzen Gruppe aus Hong Kong. Die verschiedenen Mitglieder der Gruppe kamen immer wieder zu Besuch in unser Zweierabteil, da hier mehr Platz war als in ihrem Viererabteil. Das störte mich überhaupt nicht, da sie alle sehr freundlich und grosszügig waren. Wir gingen auch zusammen im Speisewagen essen. Darunter war eben auch eine besonders hübsche Chinesin – meine heutige Frau, mit der ich unterdessen zwei Kinder habe. Nachdem wir uns in Moskau wieder trennen mussten, kamen sie mich alle in der Schweiz besuchen. Ich besuchte sie alle im folgenden Jahr in Hong Kong.

Überhaupt hat man im Zug buchstäblich alle Zeit der Welt, sich mit Mitreisenden zu unterhalten. Ich habe immer wieder erlebt, dass diese Gespräche sehr offen verlaufen. Dies wohl auch deshalb, weil man denkt, dass man sich nicht wiedersieht. Da ich nur etwa 200 russische Wörter kenne, war eine Unterhaltung mit russischen Fahrgästen kaum möglich – mit ihnen spielte ich Schach, was ohnehin fast jeder Russe beherrscht. Bald offerierten mir die russischen Reisefreunde auch WodkaMit den Hong Kong Chinesen spielte ich Jasskarten – ein schweizerisches Kartenspiel, was häufig viel zum Lachen gab. Sie brachten mir im Gegenzug das chinesische Schach bei. So blieb gar nicht mehr viel Zeit zum Lesen.

So war ich beide Male - als der Rossija in Moskau einfuhr - eher etwas melancholisch als ich den Zug verliess und mich von den ReisegefährtnInnen verabschieden musste....

Mit dem Zug Nummer 4 von Irkutsk nach Peking (1990)

Da ich für diese Reise nicht so viele Zeit hatte und ausserdem vor allem China bereisen wollte, flog ich von Moskau nach Irkutsk. Den zusätzlich mitgebrachten Kanister Kerosin für den berüchtigten Inlandflug mit der Aeroflot brauchte ich nicht...

Diesmal hatte ich ein Viererabteil, das ich mit einer chinesischen Familie teilte. Der Vater war Arzt und Professor an einer medizinischen Fakultät, die fast erwachsene Tochter studierte ebenfalls Medizin. Die Tochter sprach etwas Englisch. So konnten wir kommunizieren. Sie hatten einen Ärztekongress in Russland besucht. Dabei war es vor allem um Akupunktur gegangen. Das interessierte mich sehr. Sie erklärten mir geduldig einige Körperpunkte, wo man die Nadeln einstecken konnte und was die Wirkung davon ist. Auch schenkten sie mir einige Nadeln. Überhaupt teilten sie alles mit mir – ich durfte – besser gesagt „musste“ (→positiv gemeint)

alles mit ihnen essen und trinken. So kam ich das erste Mal in den Genuss eines hundertjährigen Eis (→ spezielle chinesische Art Eier zu kochen). Es schmeckte vorzüglich. Alles, was ich ihnen schenken konnte, war ein Schweizer Taschenmesser, welche ich immer auf weite Reisen mitnahm, um die erfahrene Gastfreundschaft zu erwidern. Aber sie freuten sich offensichtlich sehr an dem praktischen Geschenk...

Der Zug fuhr nach der russischen Grenze durch die Mongolei. Die Landschaft war fantastisch. Die weiten hügeligen grünen Wiesen, die Jurten (weisse runde Wohnzelte der Mongolen), die Mongolen/Innen auf ihren mit Liebe gepflegten Pferden ritten- ja flogen fast dahin, als ob sie mit den Tieren verschmolzen wären und nicht zuletzt die frei herumlaufenden Kamelherden bleiben mir wohl immer in Erinnerung.

Dramatisches spielte sich eigentlich nur auf dem Perron der mongolischen Hauptstadt Ulan Bator ab. Eine riesige Menschenmenge hatte sich da bereits versammelt. Darunter waren viele junge westliche Touristen, die ebenfalls den Zug besteigen wollten. Sie hatten gültige Fahrkarten, aber keine Platzkarten. Sie wurden von den Zugverantwortlichen nicht in den Zug eingelassen. Sie bettelten, ob sie im Gepäckwagen mitfahren dürften. Alles Betteln, Weinen und „Dollarschwingen“ half nichts. Sie wurden ziemlich unsanft zurückgestossen und mussten eine Woche auf den nächsten Zug warten. Aber die Züge waren schon auf Wochen ausgebucht. Sie mussten wohl oder übel nach einer anderen Fahrmöglichkeit Ausschau halten.....

Der lange Zug – gezogen von drei Dieselloks – erreichte die mongolisch – chinesische Grenze mitten in der Nacht. Hier mussten an den Wagen die Fahrgestelle ausgewechselt werden. Die chinesische Bahn verwendet die gleiche Spurweite wie wir in Europa – die russischen Bahn dagegen die Breitspur. Wir mussten aussteigen und die Grenzformalitäten über uns ergehen lassen. Unterdessen wurden die Wagen angehoben und die Fahrgestelle ausgewechselt. Das dauerte mehrere Stunden.

Kurz nach der Ankunft am Grenzbahnhof ereignete sich Aussergewöhnliches. Zuerst hörte man ein Zischen und Fauchen, das immer schneller und lauter wurde. Es näherte sich und stiess schwarzen Rauch und weissen Dampf aus: Das lärmende Ungeheuer sprühte jetzt auch noch einen Funkenregen aus. Es war eine der berühmten noch im Regelverkehr eingesetzten chinesischen Dampfloks – genauer gesagt eine QJ (heisst übersetzt „Fortschritt“). Paul Theroux nennt die Dampfloks in seinem gleichnamigen Buch Iron Rooster. Mein Herz schlug höher – Dampfloks im Planverkehr.... Leider wurde unsern Wagen eine Diesellok vorgespannt. Aber ich sollte später noch in den Genuss kommen, von Dampfloks gezogen zu werden – nämlich zwischen Hohot und Lanzhou und zwischen Lanzhou und Ürmuqi.

Was mir zuerst auffiel, als der Zug auf chinesischem Boden fuhr, waren die vielen chinesischen Bauern und Bäuerinnen, die schon bei Morgengrauen emsig auf ihren Feldern arbeiteten. Was für ein Unterschied zu Russland! Auf den Strassen

sah man viel mehr Velos als Autos und immer wieder mal eine Dampflok – nur nicht vor unserem Zug, was mich recht wurmte. Auch Kohlekraftwerke tauchten am Horizont auf.

In Peking angekommen, begab ich mich zuerst ins Hotel, aber nur ganz kurz, um mein Gepäck abzuladen und mich kurz zu duschen. Danach ging's auf die Strasse und schon bald hatte ich eine Velovermietstelle gefunden. Ich mietete einen Drahtesel gleich für zwei Tage. Er hatte zwar kein Licht, aber das tat meiner Freude keinen Abbruch. Schon stürzte ich mich ins Verkehrs- besser gesagt Velogetümmel Pekings – in den Massen fühlte ich mich gleich aufgehoben....

Mit dem Zug 146 von Moskau nach Zabaikalsk

Ich schreibe im Titel bewusst „nicht von Moskau bis Peking“, da der Zug nur bis zur russischen Grenzstation Zabaikalsk fuhr . Wir wollten dort zu Fuss über die Grenze nach Manzhuli. So war es zumindest geplant, aber dazu mehr später.

Ich war mit meinem österreichischen Freund unterwegs, den ich 1989 im Rossija kennen gelernt hatte. Wir waren zuerst durchs schöne Österreich nach Wien gefahren, um dort in einen direkten Schlafwagen nach Moskau umzusteigen. Der Schlafwagen gehörte zum Chopin Express. Mehr zu diesem Zug siehe unter → <http://www.railways.li/chopinexpress.pdf>

In Moskau begaben wir uns zum Jaroslawler Bahnhof, von dem unser Zug 146 abfahren sollte. Ich muss hier noch erwähnen, dass mein Freund gut russisch spricht, sonst hätten wir diesen Zug kaum gewählt, da mit diesem Zug eigentlich nur Russen reisen. Das verrät schon die hohe Zugnummer. Es gilt nämlich: Je tiefer die Zugnummer, um so besser der Zug, vor allem was die Dienstleistung im Zug betrifft. Und eine 3-stellige Zugnummer verrät zumindest, dass es sich nicht um einen internationalen -, sondern einen nationalen oder regionalen Zug handelt, wobei die Regionen in Russland sehr gross sind.

Da kein Zweibettabteil verfügbar war, hatten wir ein Vierbettabteil gebucht. Im Zuge befanden sich viele Rekruten der roten Armee, die vom Kaukasus nach Sibirien reisten, um dort ihre Ausbildung zu absolvieren. Mit einzelnen von ihnen spielte ich Schach. Häufig jedoch lärmten sie rum, der Wodka floss in Strömen.

Leider hatten wir eine Despotin als Wagenschaffnerin. Sie schloss den öffentlichen Waschraum, der auch das WC beinhaltete, bald mal ab und benutzte ihn als ihren privaten Waschraum und hängte ihre Wäsche darin zum Trocknen auf. Unser Reklamieren war erfolglos. Im Wagen befand sich auch ein Offizier der roten Armee - etwa im Grade eines Hauptmannes. Wir sprachen mit ihm u.a. über die Schaffnerin und forderten ihn auf, der rabiaten Dame zu erklären, dass er den Vorfall an höherer Stelle melden würde. Das machte ihr aber nicht den geringsten Eindruck. Der Waschraum blieb bis Zabaikalsk geschlossen. So mussten wir

gezwungenermassen in den Nachbarwagen ausweichen. Dessen Passagiere waren darüber logischerweise nicht erfreut

Schliesslich erreichten wir am Vormittag die Grenzstation Zabaikalsk, die Endstation des Zuges. Frohen Mutes stiegen wir aus und machten uns zu Fuss auf Richtung Grenze. Nach einigen Kilometern Fussmarsch schälten sich die Silouetten des russischen Zollgebäudes aus dem Staub und Abgas der Strasse. Ich hatte den Eindruck, dass uns die Grenzbeamten etwas irritiert und ungläubig musterten, als ob wir Ausserirdische wären. Wir zeigten ihnen unaufgefordert Pässe und russische- bzw. chinesische Visen. Auch Bahntickets und Hotelreservierungen zeigten wir ihnen. Die einzige Reaktion war Kopfschütteln und das berühmte „Niet“ . Sie erklärten uns, dass westliche Touristen die Grenze nur im internationalen Zug passieren dürften. Mein Freund erklärte ihnen geduldig, dass wir im chinesischen Manzhouli ein Hotel und einen Anschlusszug gebucht hätten. Sie verstanden sehr gut, aber blieben bei ihrem „Niet“. Dies auch, nachdem sie ihren Vorgesetzten konsultiert hatten. Wir baten sie schliesslich noch, mit den chinesischen Grenzbeamten zu telefonieren. Ob sie dies taten, haben wir nie erfahren – es gab kein Durchkommen. Mit einer riesigen Wut im Bauch, aber auch etwas ratlos kehrten wir zum Bahnhof zurück.

Dort angekommen, begaben wir uns zum Bahnschalter, um uns nach den Möglichkeiten über die Grenze zu kommen, zu erkundigen. „Nur mit dem internationalen Zug!“, lautete die Antwort...Für den hatten wir aber kein Ticket und auch keine Platz- bzw. Bettkarte. Und solche auszustellen, war der Beamte nicht in der Lage, nicht gewillt oder was auch immer. Wir waren tatsächlich etwas ratlos- es gab irgendwie kein „Vorwärts“ und kein „Zurück“. Nun zeigte sich, dass Zabaikalsk vor allem eine Militärgarnison der roten Armee war und keine Infrastruktur für Touristen zur Verfügung stand. Deshalb gab's auch kein Hotel. Wo sollten wir die Nacht verbringen? Das wollten wir später abklären. Zuerst mussten wir mal rausfinden, wie wir überhaupt weiterkamen. Wir suchten also nach irgend einer Anlaufstelle, die uns weiterhelfen konnte. So kamen wir zu einem ungewollten „Sightseeing“ Zabaiklask. Die staubigen Strassen wurden vor allem von Militärfahrzeugen, Lastwagen und den „berühmten“ Ladas befahren. Wir wurden von der Bevölkerung wie Ausserirdische gemustert... Nach einigem Herumirren betraten wir die Militärkommandatur. Einem anwesenden Offizier schilderten wir unsere Situation. Er wusste – logischerweise – auch keinen Rat. Mit so einem „Problem“ war er offensichtlich noch nie konfrontiert gewesen.... Wir baten ihn schliesslich um ein Empfehlungsschreiben, in dem er schrieb, man sollte uns den nächsten internationalen Zug besteigen lassen, was er nach längerem Zögern dann auch tat. Nun trotteten wir weiter und gelangten zu einem Lebensmittelgeschäft. Dort traten wir ein und besorgten uns Proviant. Wir staunten, dass so viele Fliegen herumschwirrten – bald sahen wir auch wieso. Da lagen doch in der Äpfelkiste diverse angefaulte Äpfel –und dies offensichtlich nicht erst seit kürzerer Zeit – war das ein Ergebnis der Planwirtschaft – offensichtlich arbeiteten die Leute häufig nur, was sie mussten....Auf dem Bahngelände entdeckten wir noch eine Dampflokomotive. Zuerst glaubten wir, es sei eine Museumslokomotive, aber bei genauerem Hinsehen entpuppte sich, dass sie unter Dampf stand , aus einzelnen

Ventilen trat nämlich etwas Dampf , obwohl weit und breit kein Lokführer oder Heizer zu sehen war. „Die Dampflokomotoren könnten wir doch entführen und damit über die Grenze dampfen!“, spottete ich.

Im Bahnhof angekommen telegrafierte ich noch der österreichischen Botschaft, aber ohne grossen Erfolg. Die Nacht verbrachten wir im Bahnhofsgebäude in einem saalartigen Zimmer zusammen mit Schichtarbeitern. Es war ein dauerndes Hin und Her von Arbeitern und nicht wenige waren betrunken. Am nächsten Tag gelang es uns schliesslich- nach langem Bitten und Betteln- vom uns bereits bestens bekannten Beamten eine Erlaubnis zu ergattern, mit dem nächsten internationalen Zug über die Grenze fahren zu dürfen. Aber nur die kurze Strecke bis zur chinesischen Grenzstation Manzhouli. Dort mussten wir den Zug dann wieder verlassen.

Nach einigen Spaziergängen im „romantischen“ Zabaikalsk kehrten wir zum Bahnhof zurück und sahen ein eifriges Treiben : Es wurde fleissig aufgeräumt und geputzt. Der Grund für diese Aktivitäten war die baldige Ankunft des internationalen Zuges nach Peking. Man wollte einen guten Eindruck machen auf die Touristen, die hier die Wagen verliessen, da deren Fahrgestelle ausgetauscht wurden.

Wir waren natürlich gespannt, ob wir tatsächlich in den Zug eingelassen wurden. Und tatsächlich – wir durften „einsteigen“ – mindestens für die nächsten 10 Kilometer. Wir atmeten auf – es konnte nur besser werden. „So habe ich mich noch selten auf einen Grenzübertritt gefreut“, meinte ich lachend.

In Manzhouli angekommen, verliessen wir den Zug. Auf dem Bahnsteig bearbeiteten wir den Zugführer, uns im Zug mitreisen zu lassen. Wir schilderten ihm unsere „Geschichte“ und zeigten uns das Ticket unseres längst abgefahrenen chinesischen Zuges. Wir erklärten ihm, dass wir die Fahrt selbstverständlich bezahlen würden. Der Zug war natürlich ausgebucht – aber ein grüner Hundertdollarschein brachte den gewünschten Erfolg. Der Mann wurde schwach und liess uns mitreisen. Ich bin eigentlich gegen diese Art von Bestechung, aber in unserer Situation blieb uns nichts anders übrig.

Die ersten 2 Stunden mussten wir im Wagengang stehen, was uns aber gar nicht störte. Wir fuhren glücklich, wieder rollende Eisenbahnräder unter unseren Füssen zu spüren. Nach 2 Stunden konnten wir ein freigewordenes Abteil besetzen. Wir legten uns bald hin und schliefen bald wie Herrgötter - in unserem Fall eher wie Bahngötter.

Am nächsten Morgen wieder dasselbe Bild wie bei meiner letzten Bahnreise durch die Mongolei nach Peking – überall fleissige Bauern und ArbeiterInnen. Was für ein Gegensatz zu Zabaikalsk !!

Nachdem wir in Peking angekommen waren, begaben wir uns gleich zum CITS (Chinese International Tourist Service), um abzuklären, was mit unseren Plätzen im Zug nach Lanzhou war. Diese hatten sie schon vergeben, da wir ja nicht mit dem ursprünglich gebuchten Zug angekommen waren.... Na ja, unsere

improvisierte Reise erfuhr also ein Fortsetzung, aber dies ist eine andere Geschichte !

In unserm Hotelzimmer wollte mein Reisefreund zuerst einmal relaxen. Mich aber zog es zur nächsten Velovermietung, die ich schon beim Transfer vom Bahnhof ins Hotel entdeckt hatte. Und schon nach kurzer Zeit radelte ich zusammen mit Tausenden von Chinesinnen und Chinesen durch Peking.....