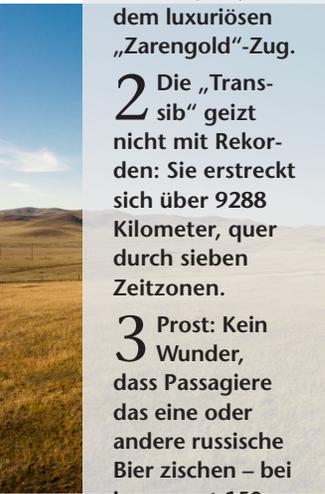




1 Bei der Transsibirischen Eisenbahn hat man die Wahl zwischen „Holzklasse“ (Bild) und dem luxuriösen „Zarengold“-Zug.

1



2 Die „Transsib“ geizt nicht mit Rekorden: Sie erstreckt sich über 9288 Kilometer, quer durch sieben Zeitzonen.

2

3 Prost: Kein Wunder, dass Passagiere das eine oder andere russische Bier zischen – bei insgesamt 150 Stunden Fahrzeit.



3

4 Bei bis zu minus 60 Grad Aussentemperatur in Russland überrascht es nicht, dass Toiletten ab und an vereist sind.



4

5 Weil die „Transsib“ mit Kohle beheizt wird, muss man Tonnen davon in die Waggons schaufeln.



5

Ohne Umsteigen durch sieben Zeitzonen

Schaukelnde Bewegungen, abwechslungsreiche Aussicht, interessante Bekanntschaften – für Gerhard Liebenberger ist Zugfahren mehr, als nur der Transfer von A nach B. Der Salzburger entdeckte seine Leidenschaft für Züge nach einer Reise in der Transsibirischen Eisenbahn, deren Route heuer ihr 100-jähriges Jubiläum feiert. Seitdem lebt er quasi vom Bahnfahren.

Es ist Zeit, allerhöchste Zeit“, soll Zar Alexander III. 1890 gerufen haben, als er das Jahrhundertprojekt Transsibirische Eisenbahn genehmigte. Wie eine stählerne Lebensader sollte sie von Moskau bis zum Pazifik reichen. Ein kühner Plan – der allerdings bei näherer Betrachtung etwas desillusioniert: Dem Kaiser von Russland ging es nämlich nicht darum, ein Transportmittel für seine Landsleute zu verwirklichen. Vielmehr wollte er die sibirischen Reichtümer rascher als bisher mit Pferdefuhrwerken abtransportieren. Wie würde der Zar wohl reagieren, wenn er wüsste, dass die längste Zugstrecke der Welt heuer, 125 Jahre nach dem ersten Spatenstich und 100 Jahre nach der endgültigen Fertigstellung, allem voran ein Touristenmagnet ist?

Vereiste Toiletten

Den Salzburger Gerhard Liebenberger begeisterte eine Fahrt auf der 9288 Kilometer langen Strecke sogar derart, dass er seinen Beruf als Marketing-Manager auf Eis legte und heute sozusagen hauptberuflich Bahn fährt: „Vor sechs Jahren steckte ich in einer beruflich extrem anstrengenden Phase. Ich brauchte eine Auszeit – also entweder drei Wochen ins Kloster oder mit der ‚Transsib‘ quer über zwei Kontinente, durch 400 Haltestellen und sieben Zeitzonen.“

Kaum war die Entscheidung gefallen, hörte Liebenberger sich in seinem Bekanntenkreis um, ob ihn jemand begleiten will. Doch die Vorstellung, durch von Tigern besiedelte Naturschutzgebiete zu fahren und vereiste Zugtoiletten nutzen zu müssen, schreckte alle ab: „Dabei sind die Temperaturen in der Transsibirischen Eisenbahn

stets wunderbar, fast eine Spur zu warm. Man heizt nämlich noch mit Kohle, die an Bahnhöfen tonnenweise in die Waggons geschaufelt wird. Bei bis zu minus 60 Grad Aussentemperatur wäre das Risiko zu erfrieren nämlich erschreckend hoch, wäre man auf Strom angewiesen, und würde im Hinterland ein Kabel reißen.“

Absehend wirkte auch, dass Liebenberger entschied „Zarengold“ – den Luxuszug, den die meisten als Transsibirische Eisenbahn kennen – zu meiden: „Dieser Luxuszug bietet zwar Komfort, doch man lernt die Einheimischen nicht kennen.“

Also teilte der 35-jährige drei Tage lang sein dritte-Klasse-Linientzug-Abteil, doch kein Wort derselben Sprache, mit einem Tschetschenen: „Es hat bis zu 15 Minuten gedauert, bis wir uns pantomimisch etwas erklärt haben – etwa, welche Speisen die Russinnen in den Bahnhöfen verkauft.“ Mal gab es Borschtsch, eine traditionelle Rote-Beete-Suppe, mal frittierte Teigaschen mit Kaviar, mal getrockneten Fisch: „In russischen Zügen ist es üblich sich mit den anderen Passagieren an einen Tisch zu setzen, die Speisen darauf zu drapieren und jeder kann zugreifen, wo er will.“ >>>

Gerhard Liebenberger quittierte seinen Job als Manager und lebt heute von Zug-Reise-Blogs.

Foto: Liebenberger



Einige der Züge, die Liebenberger nutzte



Agatha Christie's „Mord im Orientexpress“ verhalf Luxuszügen weltweit zu Berühmtheit. Der Orient-Express verkehrte erstmals 1883 und verband Paris und Konstantinopel.



Der TGV („train à grande vitesse“) zählt mit 320 km/h zu den schnellsten Zügen der Welt. Die japanische Magnetschwebbahn „Maglev“ hält derzeit den Rekord mit 603 km/h.



Der indische „Golden Chariot“ zählt zu den luxuriösesten Zügen der Welt. Da überrascht es nicht, dass man für sieben Nächte durch Indiens Tempelstädte 4800 Euro pro Person bezahlt.



So luxuriös manche indische Züge sind, so marode und überfüllt ist die Holzklasse der „Indian Raylways“. Kein Wunder, werden hier täglich 24 Millionen Menschen in 9000 Zügen befördert.

Fotos: iStock, Liebenberger



1



2

Während des Essens rumpelte der Schaffner mit dem Staubsauger durch das Abteil, verteilte Teetassen oder frische Bettbezüge. „Letztere sind übrigens keine Selbstverständlichkeit. In Indischen Zügen habe ich mein Schlafabteil mit Bettwanzen geteilt, in China mit 65 anderen Passagieren“, erinnert sich der Salzburger. Damit nicht genug: „Die Chinesen spuckten die Schalen von Sonnenblumenkernen, die sie ständig knabberten, auf den Wagonboden und warfen ihren Müll hinterher.“

Zwischendurch fegte der Schaffner zwar immer wieder durch, doch Liebenberger plagte die Sorge, ob er bei all der Unordnung und dem Lärm der vielen Passagiere schlafen könnte: „Aber um Punkt 22 Uhr sagte der Schaffner, es sei Zeit die Zähne zu putzen. Kurz darauf ging das Licht aus und man hörte keinen Mucks mehr.“

Kreuzfahrt auf Schienen

Kein Wunder, dass Liebenberger, der heute von seinen Reise-Blogs *andersreisen.net* und *schienenreisen.com* lebt, bei seinem nächsten Zugtrip mehr auf Komfort achtete: „Ich machte sozusagen eine

Kreuzfahrt auf Schienen.“ In einem der luxuriösesten Züge der Welt, dem „Golden Chariot“, der die südindischen Staaten Karnataka und Goa durchquert, nutzte der Salzburger neben seinem Privat-Abteil in den rubinroten Waggons sein Büro, den Barwagen, das Spa und das Fintesscenter – alles im Zug, versteht sich.

Beim Gedanken an indische Züge rechnet man gar nicht mit so viel Dekadenz: „Die meisten denken an die typischen Bilder von Zügen, die so hoffnungslos überfüllt sind, dass Passagiere wie Trauben an den Seiten und am Dach hängen.“ Doch diese Bilder seien veraltet: „Heute sitzt keiner mehr am Dach. Aber vollgestopft sind die Waggons immer noch. Beim ersten Anblick eines solchen Zugs dachte ich: ‚Oh Gott, wie soll ich mich da dran hängen?‘ und bin gar nicht eingestiegen.“ Schon Tage später war die Skepsis überwunden: „Ich wusste, ich muss da schieben oder dort drängeln, um hinein zu kommen. Im Zug saß ich dann schon mal im Gepäcknetz.“

Das Problem der indischen Züge sei, dass die weniger überfüllten Zugklassen für viele Einheimische unerschwinglich



3

1 Gerhard Liebenberger bereist die Welt seit sechs Jahren mit Zügen.

2 Auf der Fahrt im „Tren Crucero“, einem der luxuriösesten Züge Ecuadors, posierte ein „typisch einheimisches Model“ für Liebenberger.

3 Beim „Maeklong Railway Market“ in Thailand bieten Händler ihre Waren nur Zentimeter neben den Schienen an.

Fotos: Liebenberger

und die Reservierungssysteme kompliziert sind: „Teilweise sind die gesamten Abteile über Monate ausgebucht.“

Ähnlich komplex sei das Bahnreisen nur auf Kuba: „Dort fährt die Bahn nur jeden dritten Tag. Also nicht etwa jeden Sonntag und Dienstag, sondern Sonntag, Dienstag, Donnerstag, Samstag, Montag und so weiter. Selbst die Einheimischen müssen ständig nachrechnen und sind verwirrt.“ Außerdem komme es immer wieder vor, dass man einsteigen will, vom Schaffner aber zurückgehalten wird, weil der Zug schlichtweg schon voll ist. Pech.

25 Stunden Verspätung

Das summiere sich rasch zu mehreren Tagen Verspätung: „Apropos Verspätung: In all den Jahren, in denen ich nun mit dem Zug reise, bin ich nur einmal für 25 Stunden in Indien und einmal für 90 Minuten in Österreich ‚gestrandet‘.“ Zweites sei besonders störend, weil man für die verhältnismäßig hohen Ticketpreise in Deutschland und Österreich nicht mit Problemen rechnet: „Von mir zuhause zahle ich 26 Euro, nur um nach München

zu kommen. In Vietnam konnte ich für diesen Preis 1700 Kilometer weit fahren.“

Im Oktober wird Liebenberger bei Reise-Vorträgen in Wörgl, Telfs und Schwaz von seinen Erfahrungen berichten. Anschließend gilt es schon wieder die Koffer zu packen: „Die Transsibirische Eisenbahn, deren Schienen übrigens ein

wurde Plutonium für atomare Anlagen und Atomwaffen hergestellt.

„Zarengold“ am Baikalsee

Weniger irritierend ist der Balkalsee-Streckenabschnitt, wo der „Zarengold“ auf der alten Bahntrasse unmittelbar am ältesten, tiefsten und größten Süßwasser-

„Beim ersten Anblick eines typisch überfüllten indischen solchen Zugs dachte ich: ‚Oh Gott, wie soll ich mich da dran hängen?‘ und bin gar nicht eingestiegen. Doch schon Tage später wusste ich, wo ich schieben oder drängeln muss, um hinein zu kommen. Im Zug saß ich dann schon mal im Gepäcknetz.“ Gerhard Liebenberger

Viertel des Erdumfangs umspannen, lockt mich wieder.“ Wer darin eine sogenannte „Platzkartny“ löst, kann nämlich nicht nur an Bord Abenteuer erleben.

Auf der Strecke von Moskau bis Wladiwostok nähert man sich etwa der 110.000-Einwohner-Stadt Sewersk, die bis heute nur betreten darf, wer dort wohnt oder arbeitet. In der Stadt, die lange nur als „Postfach Nr. 5“ bekannt und auf Landkarten nicht verzeichnet war,

see der Welt entlang fahren darf. „Wegen Reiseerlebnissen wie diesen fasziniert mich das Bahnfahren“, resümiert Liebenberger.

Wer noch nicht überzeugt von seiner Faszination ist, kann ganz bequem von der Couch aus eine „Transsib“-Reise antreten. Google hat nämlich 150 Stunden lang aus dem Abteifenster gefilmt und das zugehörige Video unter *russiatrain's channel* auf YouTube gestellt: Gute Reise! (Judith Sam)

