

GÜNTER HOLLE

TRANSASYA EKSPRESI

Mit der Eisenbahn durch die Türkei und den Iran bis nach Turkmenistan

„Per Bahn nach Persien“ - unter diesem Titel erschien im Eisenbahnmagazin vor knapp vierzig Jahren (12/73 und 2/74) ein zweiteiliger Reisebericht aus der Feder des bekannten Eisenbahnautors Werner Sölch. Animiert durch diese abenteuerliche Schilderung, wollte ich ein paar Jahre später auf seine Spuren gehen. Aber es war schon zu spät: im Iran brach die islamische Revolution aus. 1979 wurde der Schah gestürzt, das rigide Regime des Ayatollah Komeini übernahm die Macht und verschloss die Grenzen. Aus der Traum! So kann's gehen.

Über drei Jahrzehnte mussten vergehen, bis sich der unvergessene Traum im September 2012 nun doch noch erfüllte: eine Reise auf der Schiene von Deutschland bis in den Iran und in sein Nachbarland Turkmenistan, von wo wir auf anderer Route wieder heimkehrten. Eine vierwöchige Eisenbahnexpedition durch elf fremde Länder mit einer Gesamtstrecke von 12.800 Kilometern. Von ihrem Kernstück, die Reise im Trans-Asia-Express von der türkischen Hauptstadt Ankara bis in die iranische, Teheran, soll hier berichtet werden.

Dieses Abenteuer war nicht „von der Stange“, sondern „handgemacht“, in wochenlanger mühsamer Planungsarbeit, zusammen mit einem bewährten, reiseerprobten, fahrplankundigen, langjährigen Bahnfreund.

Trotz einiger Unwägbarkeiten und Restrisiken brechen wir zwei schließlich am Morgen des 30. August Richtung Südost, also zum Balkan auf. Der Schienenweg führt uns in mehreren Etappen von Deutschland durch Österreich (Wien), Ungarn (Budapest), Serbien (Belgrad) und Bulgarien (Sofia) bis an die türkische Grenze in Kapikule, die wir mitten in der dritten Nacht erreichen. Nach - wie immer - umständlicher, zeitraubender Pass- und Zollkontrolle zur besten Schlafenszeit geht es die restlichen 300 km bis Istanbul im Schienenersatzverkehr, also per Bus weiter. Das wussten wir aber im Voraus, denn die Strecke ist im Rahmen einer EU-finanzierten Neutrassierung momentan für Monate gesperrt.

So kommen wir erst bei Sonnenaufgang in der Millionenmetropole am Bosphorus mit ihren vielen Türmen, Moscheen und Minaretten an, direkt vor dem Sirkeci-Bahnhof, dem ehemaligen Endpunkt des Orient-Express. So weit, so gut. Ein reichhaltiges Frühstücksbuffet im gebuchten Hotel mit Panoramablick auf das Goldene Horn weckt an diesem sonnigen Sonntagmorgen die Lebensgeister. Ein Ruhetag in dieser immer lohnenden, lebendigen Stadt tut ein Übriges.

Aber nun kommt der spannende Moment, an dem die ganze Reise hängt. Wir hatten es blauäugig versäumt, für den Trans-Asia-Express von Ankara nach Teheran von Deutschland aus langfristig im voraus Plätze zu reservieren. Und dieser Zug fährt nur einmal in der Woche! Und zwar mittwochs. Eine Woche vor Abreise hatte uns ein Istanbul

Reisebüro auf Anfrage mitgeteilt, der Zug, der für unsere Reiseplanung in Frage kam, sei ausgebucht, aber eine Woche später sei wieder etwas frei.

Mit bangem Herzen, aber stiller Zuversicht fanden wir uns am Fahrkartenschalter im Bahnhof Sirkeci ein. Mein Bahnfreund übernahm die „Verhandlungen“, ich hielt die Luft an und betete insgeheim für einen glücklichen Verlauf der Gespräche durch die Scheibe ...

Bingo!!! - wir konnten aufatmen. Es gab noch freie Plätze in unserem „Traumzug in den Orient“. Überglücklich halten wir die ersehnten Tickets Ankara - Teheran in den Händen. Der Weg ist frei! Die Aussage des ansässigen Reisebüros hatte sich zum Glück als falsch erwiesen. Wieder einmal mehr hat sich gezeigt: Optimismus und Zuversicht helfen auch auf Reisen weiter.



Iranische Gastfreundschaft: ein kleines Mädchen aus dem Nachbarabteil überreicht uns Fremden einen Teller mit Pistazien. (5.9.2012)

Dieses Glück hilft uns auch über die Enttäuschung hinweg, dass der große Express nach Teheran seit einiger Zeit nicht mehr standesgemäß im prachtvollen asiatischen Bahnhof Haydarpascha seinen Lauf beginnt, sondern erst in der türkischen Hauptstadt Ankara. Und die ist fast 600 km entfernt! Zu schade, aber nicht zu ändern. Auch darauf waren wir gefasst. Der Grund: auch der Abschnitt von Istanbul bis ins 300 km entfernte Eskisehir, wo z. Zt. noch die neuen Highspeedzüge nach Ankara beginnen, ist wegen Ausbauarbeiten und Neutrassierung für den geplanten Hochgeschwindigkeitsverkehr durch den Bosphorus-Unter-seetunnel gesperrt.

Um nicht noch einmal für Hunderte von Kilometern auf den Bus ausweichen zu müssen, hatten wir uns in der Vorplanung für einen „Schiffs- und Schienen - Bypass“ entschieden, auch wenn das umständlicher und zeitaufwendiger ist – es entspricht unserem Reisetil und Prinzip, möglichst auf der Schiene zu reisen. Über den Bosphorus müssen wir ohnehin, es dauert nur etwas länger.

So nehmen wir am Montagmorgen um 8:30 Uhr die Autoschnellfähre von Istanbul südwärts zu dem kleinen Hafentädtchen Bandirma, das nach zwei Stunden über ruhige See erreicht wird. Ein hübsches, gemütliches Badestädtchen, das wir bei dieser Gelegenheit kennen lernen. Hier besteht Bahnanschluss Richtung Izmir (Reisetipp!) und um 16:00 Uhr sitzen wir in unserem ersten Zug in Asien, 100 km bis Balikesir für 3,50 € in einem sauberen, ordentlichen Zug, fünf klimatisierte Waggons, gezogen von einer der typischen roten Dieselloks amerikanischer Bauart. Das Abenteuer „Trans-Asien-Express“ im weitesten Sinne hat begonnen. So ist diesmal nicht Haydarpascha, sondern stattdessen Bandirma unser Einfallstor und sein kleiner Endbahnhof unser Startloch nach Klein- und Mittelasien. Wir sind's zufrieden, es geht voran ...

Balikesir mit 200.000 Einwohnern liegt an der Hauptstrecke Izmir – Ankara. Auch diese Stadt ohne Touristen, aber mit freundlichen, lebenswürdigen Menschen lernen wir in unserem 6-stündigen Aufenthalt kennen und mögen. Auf unser Gepäck geben wir abwechselnd am Bahnhof acht. Noch ein gutes türkisches Abendessen - der Abend zieht sich - und gegen Mitternacht kommt der Nachtexpress aus Izmir nach Ankara. Wie wunderbar: wir finden ein bequemes, weil geräumiges 2-Bett-Schlafwagenabteil vor, das wir gerade noch rechtzeitig von Istanbul aus reserviert hatten. Hundemüde aber wohligh strecken wir uns in den breiten Betten aus und entschlummern im Nu, in der Hoffnung, dass alle Weichen nach Ankara richtig gestellt sind und der Lokführer nicht einschläft...

Am nächsten Morgen laufen wir in der großen Stadt Eskisehir ein. Von hier flitzen seit einigen Jahren die schnittigen weißen Hochgeschwindigkeitszüge in wenigen Stunden auf neuer Trasse über das flache anatolische Hochland bis nach Ankara, mehrmals am Tage. Wir aber bleiben in unserem gemütlichen Schlafwagen und genießen bei der Weiterfahrt ein gutes Frühstück im Speisewagen, der überraschend leer ist. So macht das Reisen Spaß, so mögen wir es beide. Die

Neubaustrecke ist stets in Sichtweite und führt über längere Abschnitte parallel zu unserer alten Route. Selten saust mal einer der weißen 6-teiligen „Türken-ICEs“ in die eine oder andere Richtung. Wir liegen mit der „entsicherten“ Kamera auf der Lauer, schussbereit!

Ausgedehnte moderne Trabantenstädte kündigen die Hauptstadt an und um 11 Uhr vormittags haben wir unser nächstes Etappenziel, Ankara, erreicht, mit „nur“ 1½ Std. Verspätung.. Wir können froh und zufrieden sein, es bis hierhin so planmäßig geschafft zu haben. Ein Taxi bringt uns zu unserem gebuchten Hotel, wo wir 7 Jahre zuvor schon einmal logiert haben und sehr zufrieden waren. Ein geruhsamer Nachmittag tut jetzt gut. Wir freuen uns auf morgen ...

MIT DEM „TRANSASYA EKSPRESI“ VON ANKARA NACH TEHERAN

Trans-Asia-Express! - Schon der Name klingt vielversprechend, nach Weite, nach Erlebnis, ähnlich wie Transsibirien-Express, Trans-Europ-Express, Trans-Karoo-Express oder Trans-Kanada-Express. Trans... ist immer gut. In diesem Falle aber täuscht der Name des Zuges ein wenig. Er durchquert gar nicht ganz Asien bis ans andere Ende in China. Er verbindet nur die beiden Hauptstädte der benachbarten Länder Türkei und Iran, Ankara und Teheran. Immerhin ist diese internationale Verbindung fast zweieinhalbtausend Kilometer lang. Eine kurze Zeit lang gab es 2002 von Teheran aus einen durchgehenden Zuglauf bis Almaty in Kasachstan durch die Länder Turkmenistan und Usbekistan, eine Strecke von 3.290 km, die in 75 Stunden zurück gelegt wurde. Dort konnte man umsteigen nach Urumqi in China und schließlich weiter nach Peking. Die gesamte Strecke von Istanbul – Haydarpascha via Ankara, Teheran, Almaty und Urumqi bis Peking betrug lt. damaligen Fahrplänen genau 11.448 Kilometer und hätte in 13 Tagen zurückgelegt werden können (s. *Fahrplancenternews von S. Rachdi, Sommer 2002*).

Eine solche Reisemöglichkeit Europa - China/ferner Osten hätte den Namen „Trans-Asia-Express mit Recht getragen. Aber im Zeitalter der Billigfliegerei und der „Kleinstaaterei“ trotz großer Landesfläche hatte dieser Traum keine Chance auf längeren Bestand. Dennoch: besonders die Chinesen sind an dieser neuen mittelasiatischen Landbrücke für den Absatz ihrer Billigprodukte unter Umgehung von Russland sehr interessiert, und wenn dereinst der Bosphorustunnel fertig ist, werden Containerzüge zwischen China und Europa, zwischen Rotterdam und Shanghai die Linie weiter beleben. Warten wir es ab.

Sei's drum, zumindest einen gehörigen Teil dieser „eisernen Schlagader“ können und wollen wir heute bereisen. Wir sind live dabei! Schon eine Stunde vor Abfahrtszeit sitzen wir mit unserem Gepäck an diesem ersten Mittwoch im September erwartungsvoll auf Perron 2 des Gar Ankara, dem großen Hauptbahnhof. Dann wird der Zug, bestehend aus türkischen Vierbettschlafwagen und Sitzwagen bereitgestellt. An jedem der weißen



Stunde um Stunde durchleitet der Trans-Asia-Express die endlosen Weiten Ostanatoliens unter einem wolkenlosen Septemberhimmel. (6.9.12)

Waggons mit zwei farbigen Längsstreifen prangt ein gelbes Zuglaufschild mit der Aufschrift: TRANSASYA EKSPRESI , ANKARA – TEHRAN.

Wir beziehen unsere Kabine. Zu unserem Erstaunen ist der Zug nur mittelmäßig besetzt, so dass wir unser Vierbettabteil ganz für uns allein haben. Im Nachbarabteil reist ein junger Iraner, mit dem wir schnell in Kontakt kommen, weil er gut englisch spricht. Er heißt Abbas, ist Skulpturen- und Fotokünstler, 30 Jahre alt und reist zurück in seinen Heimatort bei Täbriz. Überhaupt wird der Zug viel mehr von Iranern als von Türken benutzt, weil letztere ein Visum für den Iran brauchen, während das umgekehrt von den Iranern zur Einreise in ihr westliches Nachbarland nicht verlangt wird.

Pünktlich um 10:37 Uhr setzt sich die weiße Wagenschlange in Bewegung und nach Verlassen des Stadtmolochs windet sie sich durch eine weite, karge Wildwestszenerie, durchsetzt mit oasenartigen Grünzonen. In Station Irmak zweigt ein Schienenstrang nach Zonguldak am Schwarzen Meer ab, eingleisig, wie fast alle Fernstrecken in der Türkei. Wir folgen nun dem Lauf des Flusses Kizilkirmak mit seinen grünen Wassern. Das Reisetempo ist gemächlich, geschätzt 60 km/h. Nach zwei Stunden Fahrt macht der Zug einen kurzen Halt in einer Station mit Namen Yerköy.

Lange sitzen wir am Nachmittag mit Abbas bei Tee und Kaffee im Speisewagen und unterhalten uns über sein Land und unseres und die Unterschiede. Immer wieder schwingt sich der Zug in weiten Bögen mal nach links, mal nach rechts. Leider lässt sich die weiße Wagenschlange durch die geschlossenen Fenster nur schlecht fotografieren. Was für ein riesiges Land! Und so dünn besiedelt. Nach sechs Stunden sind erst 320 km zurückgelegt. Halt in Bogazköprü. Hier mündet von Süden her die Strecke von Adana ein.

Wenig später, um 17:10 Uhr die erste große Stadt, Kayseri, wo eine riesige Menschenmenge den Zug erwartet und nach Ankunft die Waggons förmlich stürmt. Hilfe! Im Nu füllen sich die bisher leeren Nachbarabteile bis auf den letzten Platz. Es sind iranische Familien, die ihre Ferien in der Türkei verbracht haben, um dort das freiere Leben zu genießen. Wie durch ein Wunder bleiben wir in unserem Abteil von Zuwachs verschont. Wir atmen auf. Nach zwanzig Minuten Halt setzt der „Trans-Asia“ seine Fahrt durch den sonnig-warmen Spätnachmittag fort.

Am Abend im Bahnhof Sivas dann noch ein Erlebnis, das wohl auf meiner Modellbahnanlage, nicht aber bei der Deutschen Bahn vorkommt: der Zug fährt ab, hält außerhalb des Bahnsteigs inmitten des Weichengewirrs aber gleich wieder an und setzt zurück an den Bahnsteig. Der Grund: eine Reisende, die den 20-minütigen Stopp zum Einkaufen nutzte, verpasste den rechtzeitigen Einstieg. Man bedenke, dass der Zug nur einmal in

Trümmer eines verunglückten Güterzuges im wilden Flusstal des Murat Yeri, einem Nebenfluss des Euphrat. (6.9.12)





Andocken der Eisenbahnfähre im Hafen von Van am Ostufer des Vansees am späten Abend
(6.9.2012)

der Woche verkehrt und nicht jede Stunde wie in Deutschland!

Die Stunden vergehen. Um 18:45 Uhr versinkt die Sonne hinter den Bergen am Horizont im Westen. Dämmerung fällt über das weite Land. Mit Abbas setzen wir uns wieder in den Yemekli, den Speisewagen, zum Abendessen. Ein Tellergericht mit Fleisch kostet umgerechnet 6 Euro, ein halber Liter Bier dazu 3 Euro 30. Um 20 Uhr ist es schon stockfinster draußen. Wir fahren nach Osten, entgegen dem Lauf der Sonne. Früh ziehen wir uns zur Nachtruhe in die Kabine zurück und lassen uns in den Schlaf wiegen. Letzte Gedanken: viertausend Kilometer seit Frankfurt liegen schon hinter uns, etwa ein Drittel der gesamten Rundreise. Es ist der sechste von 31 Reisetagen. Schnarch.....

6:30 Uhr in Elazig. Tag 2 im TRANS-ASIA bricht für uns an. Wir sind ungewöhnlich pünktlich, nur 35 Minuten Verspätung. Noch immer zieht uns die selbe Maschine unverdrossen durch eine unverändert grandiose weite, offene Landschaft. Es geht nun durch Kurdengebiet. Hier hat die Türkische Staatsbahn offensichtlich lange nicht mehr in die Gleisanlagen investiert. Der Zug fährt oft langsam wie eine Museumsbahn und bleibt auch mal auf freier Strecke stehen.

Die erste Reiseweche liegt erfolgreich hinter uns. 1.000 km haben wir seit Ankara nun zurück gelegt. Bis zum Van-See, wo diese Zuggarnitur endet, sind es nun noch 335 km. Auch heute lacht wieder die türkische Morgensonne von einem wolkenlosen Himmel. Wie könnte es anders sein, jetzt im September. Die Luft ist rein und glasklar. Linker Hand begleiten wir nun eine Zeit lang einen lang gestreckten See vor karger Gebirgskulisse. Er ist Teil eines riesigen Stauseesystems (Keban).

8:15 Uhr, Frühstückszeit im Speisewagen in der Mitte des Zuges. Über der Theke der Bar baumelt in einem Bilderrahmen das Konterfei des Landesvaters Atatürk. Rechter Hand nun der Murat Yeri, einer der Zuflüsse des mächtigen Euphrat. Auf Station Beyhani lassen wir auf dem Ausweichgleis einen langen Zug mit iranischen Öltankwagen vorbei. Weiter folgen wir dem Flusslauf durch wilde Landschaftsszenarie. Das grelle Sonnenlicht wird immer wieder von den

zahlreichen Tunnels jäh unterbrochen. Dann wieder durch schier endlose, trockene Weiten mit weltverlorenen Dörfern.

Station Mus verlassen wir gegen 13:45 Uhr mit nunmehr 1½ Stunden Verspätung. Nun kommt der große Express doch arg ins Bummeln. Gern hätte ich mal an frischer Luft die Beine vertreten, wie das beispielsweise bei den Langstreckenzügen der Transsib üblich ist. Langeweile und ein leerer Magen treiben mich zur Abwechslung wieder in den Yemekli, der jetzt gut besetzt ist. Müde und lustlos zuckelt der Zug durch ein grenzenloses Nichts und scheint nicht vom Fleck zu kommen.

Doch schließlich erreichen wir – mit 2½ Stunden Verspätung die Stadt Tatvan am Westufer des Van-Sees, an dem der erste Akt „Trans-Asia“ endet. Nach kurzem Halt wird der ganze 5-Wagenzug von der Streckenlok bis zum Schiffsanleger in Tatvan-Pier zurück gedrückt. Nachdem alle Passagiere mit ihrem Gepäck ausgestiegen sind, und sich zu Fuß an Deck des bereitstehenden Fährschiffs „Van“ begeben, drückt die Lok weiter und bugsiert den iranischen Gepäckwagen auf das Eisenbahndeck, wo schon ein ganzer Güterzug untergebracht ist. Im Gegensatz zu früher, als ein paar durchgehende Kurswagen Istanbul - Teheran mit an Bord gingen, wird jetzt nur noch der Wagen mit dem großen Gepäck der Reisenden trajektiert.

Um 18 Uhr, bei sinkender Sonne, heißt es endlich: Leinen los und volle Kraft voraus! Hinaus in die Dämmerung, Kurs Ost. Nach einem herrlichen Sonnenuntergang, den die Reisenden auf dem Oberdeck genießen, fällt eine sternklare, noch angenehm warme Septemberrnacht über Land und See. Fünf Stunden wird die Fahrt über das anatolische Meer dauern. Es ist neunmal so groß wie der Bodensee. Die Strecke bis Van am Ostufer beträgt rund 90 Kilometer. Das Wasser ist heute glatt wie ein Spiegel, die Luft seidenweich, die Stimmung unter den Reisenden und internationalen Globetrottern beschwingt und heiter. Meine Gedanken fliegen zu den Lieben daheim in der Ferne, viereinhalbtausend Kilometer von hier. Vielleicht trinken sie ja gerade gemütlich Kaffee mit Zwetschenkuchen dazu, wer weiß ...?

Die Stunden auf See vergehen bei guter Unterhaltung mit den Mitreisenden – trotz mancher Sprachprobleme - rasch. Gegen 22:30 dockt das große Fährschiff nach knapp fünf Stunden im Hafen von Van am Ostufer an. Wir gehen von Bord, aber von dem iranischen Anschlusszug nach Teheran ist noch nichts zu sehen, obwohl er nach Plan schon zwei Stunden hier warten soll. Also abwarten und Cay (Tee) trinken, im Hafencafe unter freiem Nachthimmel. Von Müdigkeit keine Spur! Nach einer Stunde endlich nähert sich der erwartete Zug aus Teheran.

Nachdem er am einzigen Bahnsteig zum Halten gekommen ist, entquellen ihm Hunderte von Reisenden in Richtung Türkei und stürmen sofort aufs Schiff. Der Zug wird in aller Eile notdürftig gereinigt, ehe wir um Mitternacht die reservierten 4-Bett-Liegewagenabteile in Besitz nehmen dürfen. Der trajektierte Gepäckwagen wird noch angehängt, und um 0:10 Uhr, also mit Beginn des 9.



Im Hafen von Tatvan am Westufer des Vanssees wird nur der Gepäckwagen auf die Eisenbahnfähre bugsiert. (6.9.2012)

Ab der iranischen Grenze müssen auch die Frauen einer Schweizer Reisegruppe Kopftuch tragen. (7.9.2012)





Auch im Hauptbahnhof von Teheran wachen die obersten Autoritäten des Gottesstaates über die Reisenden.
(7.9.2012)

Reisetages beginnt der dritte und letzte Akt „Abenteuer TransAsia-Express“. Während eine Schweizer Reisegruppe noch eine ganze Weile um ihre Plätze kämpft – es ist chaotisch – nimmt der Zug allmählich Fahrt auf und stampft durch die Nacht, nunmehr der türkisch-iranischen Grenze entgegen.

Aber von Nachtruhe kann keine Rede sein. Der Schweizer Reiseleiter rennt sauer im Gang hin und her und schimpft, dass seine Reisegruppe und Ehepaare auseinander gerissen wurden. Ein Ehemann beschwert sich lauthals beim Zugchef, dass seine Frau in ein Abteil mit Iranern geschickt wurde. Schließlich werden zwei Schweizer Ehefrauen noch zu uns beiden Deutschen gesteckt. Diese freuen sich über ihre europäischen männlichen Abteilgenossen, ihre Ehemänner über junge Iranerinnen in ihrem Abteil. Der iranische Zugbegleiter hatte es schließlich so bestimmt. Basta! Wieder ein interessantes Beispiel für das Motto unter das ich meine Reisen gerne stelle: Länder – Menschen – Eisenbahnen. Was ist dagegen ein Transport im Flieger?

Die zwei Stunden bis zur Grenze versuchen wir, wach zu bleiben. Aber schließlich bauen wir doch noch die Betten und hauen uns total übermüdet aufs Ohr. Noch 1.000 km bis Teheran. E guet's Nächtle! Kaum eingeschlafen – da kommt die Grenze! Kapiköy, türkischer Grenzpunkt, alles raus an die frische Morgenluft! 5 Uhr früh. Verdamm't – diese Nacht ist total im Eimer! Ich verliere völlig das Zeitgefühl. Gerädert am Passschalter anstellen, warten, den Ausreisestempel holen und wieder einsteigen, alles fast in Trance. Der „große Express“ hat mittlerweile eine Verspätung von sechs Stunden! Aber was bedeutet das hier schon!?

Inzwischen ist es hell geworden. Eine Viertelstunde nach Weiterfahrt der nächste längere Halt im iranischen Grenzbahnhof Razi. Die Uhren gehen hier anders: Die Zeitumstellung bringt plus 1½ Stunden. Ein Grenzbeamter sammelt im Zug alle Pässe ein und verschwindet damit. Ohne Pässe geht's nach einer Dreiviertelstunde weiter mit der Horrortour.

Der Magen knurrt und wir zwei begeben uns auf die Suche nach einem Speisewagen. Es gibt tatsächlich einen – und da sitzen auch die zwei Grenzbeamten und stempeln in aller Seelenruhe Berge von eingesammelten Pässen. Uns soll es recht sein! Hauptsache, wir bekommen sie wieder zurück. Unser Visum ist jedenfalls gültig für diesen Zeitraum. Ein Glas Tee und ein Stück dünnes weißes Fladenbrot mit Butter und etwas Käse, mehr gibt's nicht an diesem Morgen. In der Ferne glänzt eine riesige weiße Fläche in der Sonne, der Orumiyyeh-Salzsee. Die eingleisige Strecke führt weitgehend durch ebenes, trockenes, unfruchtbares, kaum besiedeltes weites Land.

Um 14:20 Uhr ist die erste und einzige große Stadt auf dem Weg nach Teheran erreicht: Täbriz. Hier verlässt die 20-köpfige Reisegruppe aus der Schweiz unseren Waggon und wir beide haben das Abteil nun für uns allein. Ruhe kehrt ein – und Stillstand! Trotz der großen Verspätung lässt man uns geschlagene zwei Stunden in der größten Mittagshitze schmoren, ehe es um 16:30 Uhr endlich weiter geht. Nun beginnt die Essenszeit im Speisewagen: ein Teller Basmatireis mit Hähnchenschenkel, eine süße Limonade und ein Joghurt ist im Fahrpreis inbegriffen.

20:40 Uhr. Zwanzig Minuten Halt in Station Khorasanak zum Abendgebet in einer Moschee direkt am Bahnsteig. Jeden Morgen und Abend halten sie Züge im Iran an einem Bahnhof, um Reisenden und Zugpersonal Gelegenheit zum Beten zu geben. Allerdings beobachten wir, dass diese Gelegenheit längst nicht von allen Reisenden für den gedachten Zweck genutzt wird, sondern als willkommener Auslauf an frischer Luft und Zigarettenpause. Mit Allahs Segen vertrauen wir uns dann der dritten und letzten Nacht im Trans-Asia-Express an. Eigentlich sollten wir heute Abend ja schon am Ziel eintreffen. Inshallah!

Verdammt - schon wieder zu früh aus dem Schlaf gerissen: 4:15 schmeißt uns der Liegewagenschaffner unsanft aus dem Abteil, weil er es säubern will. Draußen ist es noch stockfinster. Wir sind wohl kurz vor dem Ziel. Der Zug schleicht von einem roten Signal zum anderen. Ist denn der Bahnhof Teheran so überlastet? Im ersten Morgenrot nähern wir uns, immer wieder anhaltend, dem Moloch der Millionenmetropole.

Und um 6:33 Uhr kommt der Express mit nicht weniger als zehn (!) Stunden Verspätung am Bahnsteig im Hauptbahnhof Teheran zum Stehen. Die elend lange Etappe Ankara – Teheran ist zu Ende. Alles aussteigen! Benommen wanken wir mit dem Gepäck über den Perron dem Ausgang entgegen. 64 Stunden für 2.481 Reisekilometer liegen hinter uns - drei ganze Tage in der iranischen Hauptstadt vor uns, ehe es weiter ostwärts geht, über die heilige Stadt Mashad bis nach Turkmenistan, wo Reisehalbezeit wäre.

Aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Friedrichsdorf/Ts, im Januar 2013

XXXXXXXXXXXX
xxxx