

Günter Holle

TRANS-ASIA-EXPRESS (TEIL II)

„Das ist wieder eine andere Geschichte.“ - Mit diesen Worten endete der Bericht „TRANSASYA EKSPRESI“ im Fern-Express-Themenheft „Türkei“ (Nr.119, III/2013). Hier nun die Fortsetzung der großen Rundreise auf dem Landweg von Deutschland zum Kaspischen Meer und zurück. Sie beginnt dort, wo der erste Teil endete – in Teheran.

Samstag, 8. September 2012. Nach neun Reisetagen und rund 5.700 Kilometern sind wir nun für drei Tage in der Hauptstadt der Islamischen Republik Iran, Gottesstaat mit 80 Millionen Einwohnern, davon allein 16 Mill. - also ein Fünftel - im Großraum der Metropole Teheran.

Es ist doch immer wieder eine reizvolle Herausforderung, eine so fremde Stadt wie diese ganz allein oder zu zweit – ohne „schützende“ Reisegruppe – zu erkunden mit nichts mehr in Händen als einen Stadtplan und einen Reiseführer – und der guten Absicht, jedem Menschen freundlich und mit Respekt zu begegnen.

Teheran ist verkehrsmäßig ein brodelnder Hexenkessel. Die heiße Septemberluft ist smoggefüllt und stickig. Ein Überqueren der Hauptstraßen ist nur unter Todesverachtung zu wagen. Ampeln gibt es kaum, und wenn doch, dann werden sie nicht beachtet. Sie sind lediglich eine Empfehlung. Die U-Bahn-Welt ist nur mit gültigem Ticket zu betreten, und auch unter der Erde herrschen japanische Verhältnisse: die Züge im Zentrum sind häufig so brechend voll, dass ein Mitkommen ohne aggressives Drängeln kaum möglich ist. Platzangst darf man nicht haben. Man muss aufpassen, dass man nicht verloren geht im allgemeinen Gemenge. Nur gut, dass die Stationsnamen auch auf Englisch angeschrieben sind.

Nach drei aufregenden Tagen in dieser verwirrenden Stadt sind wir froh, dass es weiter geht, 1.000 Kilometer ostwärts, quer durch das große Land bis zur heiligsten Stadt des Irans, Meshed (auch: Mashad), Zentrum der Schiiten. Im Reisebüro des Hotels bemüht man sich um Bahnfahrkarten für uns beiden, doch alle durchgehenden Züge sind für die nächsten Tage „fully booked“, ausverkauft! Es gibt nur noch Plätze in einem zweitangigen Personenzug ohne Komfort, der zudem

nur die Hälfte der Etappe befährt, bis zu einem Ort mit dem Namen Sharud – nie gehört! Egal, wir greifen zu und freuen uns – und mit uns die ganze Belegschaft der kleinen Reiseagentur. Einmal mehr spüren wir die Hilfsbereitschaft und warme Herzlichkeit der Iraner uns Fremden gegenüber.

Am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe winkt uns von einem übergroßen Transparent am Hauptbahnhof der allgegenwärtige Ayatollah Komeini zum Abschied ein letztes Mal zu. Auch in der riesigen Empfangshalle stehen die Reisenden unter ständiger „Beobachtung“ der beiden mächtigsten geistlichen Führer des Gottesstaates. An einem überdimensionalen aufgeschlagenen Koran bitten wir Allah um seinen Beistand zum Gelingen unserer „Pilgerreise nach Meshed“.

Dann endlich am Bahnsteig. Aber Moment mal – wo sind wir denn eigentlich? - In Recklinghausen oder Wanne-Eickel? - An Gleis 2 steht ein deutscher Zug mit roten Eilzugwagen, gebaut in den 1970er Jahren. Ist das denn der Zug in die Wüste nach Sharud? - Er ist es! Das steht jedenfalls auf dem Zuglaufschild. „Einstieg nur mit gültiger Fahrkarte“ lese ich neben der Einstiegstür. Also dann nichts wie hinein. Türen schließen selbsttätig – und ab geht die Post!

Nach dem Motto „Dritter Klasse nach Sharud“ sitzen die beiden Schienentramps eingepfercht im engen Vierercoupe im voll besetzten Waggon. Uns gegenüber zwei Iraner mittleren Alters, mit denen wir schnell ins Gespräch kommen. Herr Ahmad Reza ist von Beruf Psychologe und Herr Moitaba ist in der Pharmaindustrie beschäftigt. Er spricht Englisch, Spanisch und sogar etwas Deutsch, denn er hat neun Monate in Bremen gelebt. Beide sind beruflich unterwegs.

Inzwischen jagen wir auf zweigleisiger, schnurgerader, nicht elektrifizierter Strecke durch wüstenhaftes Niemandsland ostwärts. So sieht wohl 80 bis 90 Prozent des riesigen Landes aus, in dem Deutschland viereinhalb mal Platz fände. Parallel zur Strecke, aber in einigem Abstand, verläuft die vielbefahrene Autobahn nach Meshed. Am Horizont türmt sich das trockene Elburs-Gebirge auf, hinter dem schon das Kaspische Meer liegt...

Das iranische Eisenbahnnetz umfasst gegenwärtig rund 8.000 km und wird ständig erweitert. Interessant ist, dass der Eisenbahnbau erst 1927 begann, also 100 Jahre nachdem in England und in vielen anderen Ländern schon die Räder auf Schienen rollten. Der späte Baubeginn lag auch daran, dass das damalige Persien im Fadenkreuz der Großmächte lag: Russland brauchte unbedingt einen Bahnanschluss

Metro Teheran
(10.9.12)





Der Zug von Teheran nach Sharud besteht aus ehemaligen deutschen Nahverkehrswagen. (11.9.12)

an die Weltmeere und der ging durch Persien an den gleichnamigen Golf. Die Briten träumten davon, Indien auf dem Landweg zu erreichen, und der führte von der Türkei her kommend natürlich quer durch ganz Persien bis zum heutigen Pakistan. Eine Großmacht behinderte die andere, da keine der anderen einen wirtschaftlichen oder gar strategischen Vorteil gönnte. Und auch Deutschland hätte zu gern einen Abzweig von der Bagdadbahn nach Teheran gebaut.

In den 1970er Jahren, noch in der Schah-Ära, jagten auf den 1.000 km zwischen Teheran und Meshed ausrangierte französische Turbotrains durch die Wüste. 2005 kaufte der Iran dann noch vier weitere fünfteilige alte Garnituren dazu, die zuletzt auf der Strecke Lyon – Bordeaux eingesetzt waren. Aber die Turbinen sind inzwischen wohl alle versandet, jedenfalls kam uns kein einziger dieser schnittigen Züge im Retro-Look vor die Fotolinse.

Einen Speisewagen gibt es in unserem drittklassigen Bummelzug natürlich nicht, nur einen kleinen Selbstbedienungskiosk mit heißem Tee und Gebäck. Aber als alter Schienen-Hobo wird man allmählich bescheiden. Da reiste einst Schah Reza Pahlevi doch etwas luxuriöser durchs Land in seinem Sonderzug, gebaut bei Firma Wegmann in Kassel. Doch sein Glück währte nur kurz: bekanntlich wurde der Herrscher im Jahre 1979 durch die Islamische Revolution gestürzt und ins Exil gejagt. Sein schöner Palast auf Rädern steht heute unter strengem Verschluss irgendwo in Teheran. Mein Wunsch, ihn zu besichtigen, war in der Hauptverwaltung der Iranischen Eisenbahn leider höflich aber bestimmt abgeschlagen worden. Eine längere Voranmeldung wäre nötig gewesen.

Inzwischen sind wir ein ganzes Stück voran gekommen, obwohl es kaum so scheint. Wieder sind die Telegrafmasten unsere treuen Wegbegleiter. Von Zeit zu Zeit begegnet uns auf dem Nebengleis eine

„rollende Pipeline“ - ein Kesselwagenzug mit dem flüssigen schwarzen Gold. Iran ist einer der größten Erdöl- und Erdgaslieferanten der Welt. Zudem ist das Land reich an Kohle, Eisen, Kupfer, Chrom, Blei, Zink und Uran. Auch ein Personenzug rollt schon mal vorbei, gezogen von einer laut brummenden Diesellokomotive amerikanischer Bauart und gezeichnet vom Staub der Wüste. Ebenso schnell, wie er auftauchte, ist er auch wieder im ockergelben Nichts verschwunden und wir sind wieder allein mit der endlosen Weite. Irgendwo hier können wir den 6.000sten Reisekilometer im Tagebuch vermerken.

Das Beste an diesen deutschen Eilzugwagen ist, dass man noch richtig die Abteifenster öffnen und sich den warmen Wüstenwind um die Nase wehen lassen kann. Nach sechs Stunden flotter Fahrt mit wenigen Unterwegshalten erreicht der Zug sein Ziel: den Oasenort Sharud. Immerhin brachte er es für die 430 km auf einen Reisedurchschnitt von 71,7 km/h.

Nach einer Übernachtung in einem ordentlichen

Hauptbahnhof von Meshed (13.9.12)



Im Zug von Meshed nach Saraks (13.9.12)



Hotel, das wir schon von Teheran aus gebucht hatten, haben wir nun heute statt Schienen das graue Asphaltband der Autobahn unter den Rädern.. Für den 500-Kilometer Höllentrip durch die Wüste hat uns das Hotel einen kleinen Wagen mit Chauffeur besorgt – für umgerechnet ganze 50 Euro – zusammen!

Der Fahrer – er nennt sich Ali – jagt das kleine Wägelchen unbarmherzig über das viel befahrene, in der Sommerhitze flimmernde Asphaltband gen Osten, glänzt durch halsbrecherische Überholmanöver und kommt nach knapp sechs Stunden Bleifuss vor dem gebuchten Hotel im Zentrum von Meshed zum Stehen. Damit wäre auch diese Etappe geschlagen.

Mit 2½ Mill. Einwohnern ist Meshed die zweitgrößte Stadt des Landes. Die Luft ist klar, denn die Stadt liegt in 1.000 m Höhe. Dieser heilige Ort ist Ziel zahlloser Pilger aus dem ganzen Land und aus der ganzen islamischen Welt, nur noch vergleichbar mit Mekka. Ziel in der Stadt ist wiederum die letzte Ruhestätte des 8. Imam Reza, eine weitläufige, riesige

Moscheeanlage. Jährlich strömen mehr als 100.000 schiitische Pilger jeden Alters an diesen Ort im Osten des Irans, der auch große Bedeutung als wichtiger Handelsplatz an der Seidenstraße hatte.

Für uns geht es am nächsten Tag ein Stück weiter ostwärts entlang der Seidenstraßenroute, endlich wieder auf der Schiene. Hinter einer blauen Siemens-Diesellok rollen wir - wieder durch menschenleere Wüste – 165 km weit bis an die iranische Grenze mit dem Nachbarland Turkmenistan. Europäische Reisende sind hier wohl eine große Seltenheit. Azim Deghan, der Mann auf meiner Sitzbank, ist von Beruf Lokomotivführer und betrachtet mit Interesse meine fotografischen Eisenbahnschnappschüsse aus aller Welt. Das weitere Personal bestätigt uns auf Englisch, dass diese Strecke im äußersten Nordosten des Irans erst 1996 gebaut wurde, um endlich eine Verbindung nach Mittelasien herzustellen.

Im Grenzort Saraks endet der Zug. Wir müssen unser Gepäck schultern, ein paar hundert Meter marschieren und uns dann den Grenzkontrollen Irans und Turkmenistans unterziehen. Nach 15 Reisetagen und 6.800 Kilometern seit Abfahrt in Frankfurt am Main haben wir die Grenze unseres siebten Reiselandes erreicht – und damit auch unseren Wendepunkt. Aus „Go East“ wird nun „Go West“. Es beginnt gewissermaßen die Heimreise. 6 Länder liegen hinter, 5 noch vor uns. Es ist auch fast genau Reisehalbezeit: 16 Tage liegen noch vor uns.

Turkmenistan ist eines der abgeschottetsten Länder der Erde, und ab sofort haben wir einen staatlichen Begleiter und Bewacher an der Seite. Bachtiyar ist sein Name. Er holt uns mit Wagen und Fahrer ab und bringt uns zu einer ganz einfachen Fernfahrerbleibe. Eine andere Übernachtungsmöglichkeit gibt es in dem Grenzkaff, das hier Seraghs heißt, nicht. Im letzten Tageslicht sehen wir noch den völlig überdimensionierten Grenzbahnhof, der seinerzeit mit großem Pomp eröffnet wurde, nun aber seltsam

Internationale Verbindungsstrecke zwischen dem iranischen und turkmenischen Eisenbahnnetz

(14.9.12)





Mit heroischen Denkmälern feiert Turkmenistan seine Unabhängigkeit von der ehemaligen UdSSR (15.9.12)

lebles da liegt. Von den ursprünglich zweimal wöchentlich verkehrenden Zugpaaren gibt es nur noch eines, und das passt überhaupt nicht in unseren Zeitplan. Verflixt!

So müssen wir am darauffolgenden Tag schon wieder auf der Straße weiterreisen. Bachtiyar und sein Chauffeur holen uns mit dessen Toyota Sechszylinder ab und parallel zur existierenden Bahnstrecke jagen wir 120 km/h durch Baumwollfelder Richtung Tedjen. Die Bewässerung der Felder verschlingt Unmengen von Wasser, das in diesem ölfreien Land teurer ist als Sprit, Wasser, das dem Zufluss zum Aralsee entzogen wird, sodass dieser bekanntlich allmählich verlandet. Wir sind jetzt im ehemaligen Machtbereich der Sowjetunion. Die losgelösten, selbständigen Staaten Mittelasiens sind sich untereinander aber nicht „grün“. Machtgehebe und wirtschaftliche Interessen der ehemaligen Sowjetrepubliken erschweren gute Nachbarschaft untereinander. Das ist auch der Grund, warum es mit dem internationalen Personenverkehr auf der Schiene nicht recht klappen will.

Der iranisch-turkmenische Lückenschluss mit einer Länge von nur 165 Kilometern schuf eine durchgehende Schienenverbindung vom türkischen Istanbul bis in die chinesische Hauptstadt Peking bzw. Shanghai, also eine zweite Transasienroute neben der Transsibirischen Eisenbahn. Rund 13 Tage wäre man auf dieser 11½ tausend Kilometer langen „eisernen Seidenstraße“ unterwegs gewesen. Aber das Glück, mit einem durchgehenden Zug von Teheran bis in das über 3.300 km entfernte Almaty in Kasachstan zu fahren, währte nur ein halbes Jahr, weil die Bahnen der beteiligten Länder Turkmenistan und Usbekistan angeblich nicht in der Lage waren, genügend Lokomotiven und umspurbare Wagen-

material bereit zu stellen. Die mittelasiatischen Staaten haben nämlich sämtlich russische Breitspur aus der Sowjetzeit..

Die nächste Enttäuschung erleben wir in der Station Tedjen, an der transkaspischen Magistrale gelegen, wo wir den Express in die Hauptstadt Ashgabat zu erreichen hofften. Aber der sei vor 20 Minuten abgefahren, sagt man uns dort – ohne uns! - *Caramba!* Wir sind etwas sauer auf unseren staatlichen Begleiter. Er hätte das wissen müssen. Wir hatten alles langfristig und rechtzeitig von Deutschland vorgeplant und durch einen Spezialveranstalter organisieren lassen. Und nun das!

Also noch einmal über 200 Kilometer Taxifahrt über eine vielbefahrene Waschbrettstraße – wieder parallel zur Eisenbahnstrecke. Irgendwo unterwegs überholen wir auch noch den verpassten Zug. So jagen wir teilweise mit Tempo 100 entlang der tischebenen Wüste Karakum und erreichen nach dreistündiger Kilometerfresserei schließlich das Etappenziel Ashgabat, Hauptstadt der Republik Turkmenistan. Ein gutes Four-Star Hotel erwartet uns, schon von Deutschland aus gebucht. An der Hotelbar begießen wir abends unseren 7.000sten Reisekilometer.

Am nächsten Morgen holt uns Bachtiyar mit Fahrer Vladimir am Hotel zu einer Stadtrundfahrt ab. Und dann kommen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus: eine Stadt ganz in weißem Marmor erbaut, breite Prachtstraßen ohne Autoverkehr, marmorverkleidete Wohnhochhäuser, Regierungspaläste, weitläufige Plätze, stolze Denkmäler, ein Utopia, erbaut nach der Unabhängigkeit von der UdSSR zu Beginn der 1990er Jahre. Nun sprudelt das Geld aus den Ölquellen des Landes in die eigene Kasse. Wir sind überwältigt von so viel Pracht und Herrlichkeit

mitte in der Wüste. Kein Zweifel, in Ashgabat feiert sich der junge Staat mit stolzem Selbstbewusstsein. 90% der 6,7 Mill. Turkmenen sind sunnitische Muslime, 9% gehören der russisch-orthodoxen Kirche an.

Nur einen Tag haben wir für diese außergewöhnliche Stadtzeit. Dann gibt uns Bachtiyar am Bahnhof weiter in die Obhut der nächsten staatlichen „Begleitung“, einer pensionierten Hochschullehrerin. Sie wird mit uns das Schlafwagenabteil im Nachtexpress nach Turkmenbashi am Kaspischen Meer teilen, eine Nachtetappe von 555 Kilometern. Die Schiene hat uns endlich wieder! Vom Zugfenster erleben wir einen herrlichen Sonnenuntergang in der Wüste.

Während der Nachtstunden rollen wir durch ein Land, das fast anderthalb mal so groß ist wie Deutschland, in dem aber nicht einmal 7 Mill. Menschen leben bei einer Bevölkerungsdichte von 14 E./km². Der Grund ist die endlose Wüste Karakum, ein Nichts aus Sand und Geröll, 1.000 km lang und 500 km breit. 95% des Landes werden von ihr eingenommen. Entsprechend dünn ist auch das Schienennetz. Die Hauptschlagader ist die Trans-

kaspische Eisenbahn. Sie führt vom Hafen Turkmenbashi am Kaspischen Meer über die Hauptstadt Ashgabat weiter ostwärts über Tedjen und Mary bis nach Turkmenabat, wo sie Anschluss an das Usbekische Netz hat, das über Samarkand nach Tashkent führt. Seit wenigen Jahren durchquert eine neue Strecke von Ashgabat aus nordwärts die Karakum auf eine Länge von 540 km bis nach Dashogus an der Grenze zu Usbekistan.

Sonntagmorgen, 16. September. Erwachen an den Gestaden des großen Wassers – der Caspi-See, dem zweiten großen Binnenmeer neben dem Schwarzen Meer. Bahnhof Turkmenbashi – Etappe geschlagen! Ein Ruhetag am Meer ist jetzt genau das Richtige. Das Reisetiming ist stimmig. Die Stadt selbst mit ihren 70.000 Einwohnern ist nicht gerade schön. In Sowjetzeiten hieß sie Krasnovodsk. Nach der Unabhängigkeit 1991 wurde sie umbenannt nach dem ersten Präsidenten Turkmenbashi, was soviel bedeutet wie „Großer Vater der Turkmenen“.

Den Rest dieses „*lazy Sunday*“ verbringen wir an der nahegelegenen Awaza-Beach, an der sich die neueste Hotelanlagen in schneeweißem Marmor stolz in den tiefblauen Septemberhimmel recken. Die Hauptsaison ist vorbei, der Strand angenehm leer, Luft 27 °C, Wasser warm, sauber und klar.

Wir genießen es bis zum glutroten Versinken des Sonnenballs im Kaspischen Meer. Wieder ein sehr gelungener Reisetag, unser letzter in Turkmenistan.

Am Montagmorgen „liefert“ uns unsere pflichtbewusste Begleiterin Gozel bei den Grenzbehörden im streng bewachten Hafengebiet ab, denn die nächste Etappe ist wieder eine Seeetappe. Es geht über den „großen Teich“ hinüber nach Baku in Aserbaidschan. Es soll heute noch ein Frachter mit Personenbeförderung abgehen. Aber nichts Genaues weiß man nicht. Einen festen Fahrplan gibt es nicht und schon gar keinen reinen Passagierverkehr. Also heißt es, sich in Geduld üben und warten.

Der Tag vergeht, es wird Mitternacht, ehe wir durch die Zoll- und Passkontrolle geschleust werden und dann an Bord des Frachtdampfers gehen können, nach Zahlung von 90 US-Dollar, direkt an den Kapitän, und dann nochmal 10 Dollar an ein Besatzungsmitglied, das uns für die Nacht seine schmutzige, stickige Kombüse zur Verfügung stellt. Verschwitzt und todmüde fallen wir auf den Diwan und entschlafen bei sanftem Schaukeln und Vibrieren der stampfenden Maschinen ...

Erwachen nach tiefem, traumlosen Schlaf spät am nächsten Vormittag mitten auf See. Die ist ruhig und glatt wie ein Tuch, und der Dampfer, der auch eine ganze Reihe Güterwaggons im Bauch hat, macht gute Fahrt. Der Himmel ist blau und die Bewegung an frischer Luft tut gut. Der diensthabende Steuermann auf der Kommandobrücke verrät mir, dass das Schiff 15 Stunden für die 280 km bis Baku braucht.

Wir freuen uns auf das nächste Land – Aserbaidschan und auf die Weiterreise über Russland, die Ukraine und Polen zurück in die Heimat. Aber das wäre die nächste Geschichte ◀

Orientalische Schönheiten im Nachtexpress von Ashgabat nach Turkmenbashi (15.9.12)

