

Günter  
Holle:

# TRANS - ASIA - EXPRESS III



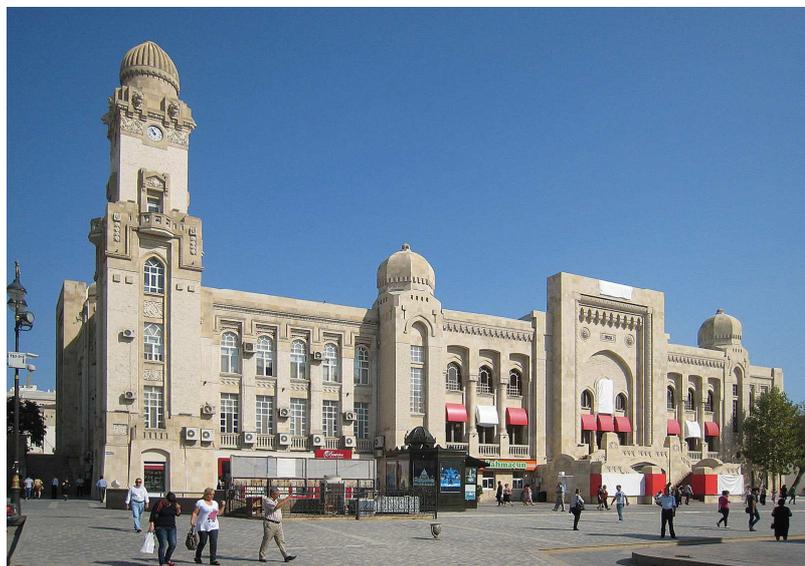
Der dritte und letzte Teil der großen Eisenbahnrundreise durch zwölf Länder bis nach Mittelasien und zurück beginnt auf dem Kaspischen Meer zwischen den Ländern Turkmenistan und Aserbaidschan, zwei ehemaligen Teilrepubliken der früheren Sowjetunion. 7.700 Landreisekilometer liegen hinter uns, weitere 4.600 folgen noch durch vier große Länder: Aserbaidschan, Russland, die Ukraine und Polen, ehe wir wieder heimatlichen Boden in Deutschland erreichen.

Auf einem alten Dampfer schippern wir über Nacht rund 300 Kilometer vom turkmenischen Hafen Turkmenbashi nach Baku, der Hauptstadt von Aserbaidschan, die wir im Abenddunst des 18. Septembers 2012 erreichen. Wir sind gespannt auf das nächste uns bisher unbekannte Land, von dem wir nur wissen: es ist so groß oder klein wie Österreich und hat 9 Millionen Einwohner. Nach 15 Stunden Seereise gehen wir an Land. Drei ganze Tage haben wir eingeplant, um diese vielversprechende, aufstrebende Stadt auf eigene Faust zu erkunden und kennen zu lernen. Die moderne Metro macht's möglich, schnell die schönsten Teile der 2,2-Millionen-Stadt zu erreichen.

rückte die Stadt dieses Jahr eine Zeit lang in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Schon der erste Tag lässt erkennen: eine urbane Stadt mit prächtiger Bausubstanz aus der Belle Epoque, Fußgängerzonen und Geschäften, Cafés und Restaurants, Plätzen und Parks und allem, was zum Wohlfühlen dazu gehört, westlich orientiert, nicht chaotisch wie etwa Teheran. Man fühlt sich eher wie in Mailand oder Barcelona, Wien oder Paris, aber doch mit einem gewissen orientalischen Touch.

**Der Hauptbahnhof von Baku - ein Schmuckstück orientalischer Baukunst**  
(19. Sep. 2012)

Der Grand Prix des 57. Eurovision Songcontests



Neuestes Wahrzeichen Bakus sind die alles überragenden, 190 m hohen, futuristischen drei „flammenden Türme“ (Flame Towers), die erst abends und nachts durch ihre raffinierte Illumination so richtig zur Wirkung kommen. Das Land war eines der ersten der Welt, in dem das schwarze Gold Erdöl in größeren Mengen gefördert wurde. Es sprudelte nur so aus der Erde. Heute fördern Bohrinseln im Meer Öl und Gas in riesigen Mengen vom Grund des Kaspischen Meeres und verhelfen dem Land zu ungeahntem Reichtum und Wohlstand, zumindest in der Hauptstadt. Überall im Land entstanden Pipelines, die längste der Welt misst 1770 km und führt bis an die türkische Küste nach Ceyhan im östlichen Mittelmeer. Mit dem Zerfall der UdSSR und der Unabhängigkeit konnte das Land mit den Bodenschätzen sein National-einkommen verzweifelfachen (FAZ v. 3.3.13). Problematisch ist nur die gerechte Verteilung.

Am nächsten Morgen müssen wir zuerst einmal die Fahrkarten für die Weiterreise in das Nachbarland Russland besorgen. Der Hauptbahnhof Baku erstrahlt im schönsten orientalischen Baustil und könnte mit seinem minarettartigen Turm ebenso

gut in Marokko, Tunesien oder Ägypten stehen. In dem Kopfbahnhof enden und starten die Fernzüge von und nach Moskau sowie die georgische Hauptstadt Tiflis.

Die Schalterhalle ist zwar übersichtlich, aber es gibt ein Problem. Man will uns westlichen Touristen keine internationalen Fahrkarten verkaufen. Alles Bitten und Protestieren nützt nichts. Ausländern aus Drittländern dürfe man nun mal keine Tickets verkaufen – basta! - Verdammst, wie sollen wir denn dann weiter kommen? Fliegen wollen wir auf keinen Fall! Da hat mein Reisekumpel Uli eine rettende Idee: als gewiefter Fahrplanfuchs weiß er, dass jeden Morgen in aller Herrgottsfrühe eine „Elektritschka“, also ein elektrischer Nahverkehrstriebwagen von einem abgelegenen Vorortsbahnhof bis zur russischen Grenze fährt. Das sind rund 200 km. Dort könnten wir zu Fuß über die Grenze gehen und auf der anderen Seite dann den dreimal wöchentlich verkehrenden Express Richtung Moskau abpassen, für den man uns hier keine Karten verkaufen will. Eine tolle Idee! Mal sehen ob's klappt . . .

Am nächsten Morgen stehen wir beim ersten Hahenschrei, noch vor Sonnenaufgang, mit unserem Gepäck auf der kleinen Vorortstation von Baku, und tatsächlich wird eine alte grüne dreiteilige Elektritschka bereitgestellt für die zahlreichen Reisenden, meist ganz einfache Leute. Wir nehmen Platz auf den harten Holzbänken, wie ich sie noch aus der dritten Klasse vor 50 Jahren in Deutschland kenne – und ab geht's. Der Honky-Tonk-Train rattert los.

Das karge Frühstück findet heute mal wieder auf dem Koffer statt. Aber immerhin: wir haben den sturen Schalterbeamten im Hauptbahnhof ein Schnäppchen geschlagen. Den Fahrschein bis an die russische Grenze bekommen wir für billiges Geld im Zug während der Fahrt. Die Sonne geht auf und blinzelt über den Horizont – ein Hauch von Eisenbahnromantik erfüllt den gut besetzten Waggon und huscht über die müden, derben Gesichter. Länder, Menschen, Eisenbahnen – immer wieder und überall auf der Welt ein beglückender Dreiklang für uns Eisenbahnfreunde.

Die Pracht der Hauptstadt ist bald verfliegen und das Land zeigt sein wahres Gesicht: Armut und Elend. Wo versickern nur die Milliarden des schwarzen flüssigen Goldes, das in überlangen Kesselwagen mit gleich vier Drehgestellen, also acht Achsen und 16 Rädern verfrachtet wird? Die Millionenstadt liegt endgültig hinter uns. Die Landschaft ist nun karg und trocken, wüstenhaft. Es sind die letzten Ausläufer des Kaukasus-Gebirges.

Nach geschlagenen sechs Stunden Juckeltour mit vielen Halten wird endlich der Grenzort Yalama erreicht. Endstation, alles aussteigen. Nun wird's spannend. Bis vor wenigen Wochen war diese Grenze ja total geschlossen und unpassierbar. Die Russen ließen keinen ins Land. Per Taxi geht es über Schotterpiste – immer in Sichtweite der internationalen Bahnlinie - bis zum aserbaidschanischen Grenzposten, wo wir den Ausreisestempel in den Pass gehauen bekommen. Nun stehen wir mit Dutzenden anderen Reisenden, meist Russen, im Niemandsland. Und niemand kümmert sich um unser Weiterkommen.

Geschlagene anderthalb Stunden lässt man die Leute in der prallen Sonne stehen. Sie sind geduldig, aber mir platzt schließlich der Kragen. Lauthals protestiere ich – auf Deutsch! - gegen eine solche offensichtlich schikanöse Behandlung und wedele mit meinem Reisepass mit Visum. Und siehe da: die sturen Grenzer werden auf die beiden deutschen Tramps aufmerksam und holen sie aus der Menge der Wartenden in ihr Grenzhäuschen, überprüfen genau unsere Dokumente und machen zur Sicherheit noch ein Porträt von jedem mit der installierten Kamera.

Nachdem sie auch mit großem Interesse die Route unserer halben Weltreise staunend studiert haben, wünschen sie uns eine gute Weiterreise – soviel habe ich aus dem Gemisch aus russisch, englisch und mimisch verstanden. Na, siehste, Uli, so macht man das! Frechheit siegt! Wir sind drin im größten Land der Erde! Das ist die Hauptsache! Schließlich haben wir für das Visum ja auch 60 Euro geblecht und zudem bringen wir harte Devisen ins Land.

Nun geht es wieder im Taxi ein paar Kilometer bis zur ersten größeren Stadt: Derbent, wo wir im Bahnhof problemlos die Tickets für die nächste Etappe kaufen. Für 1.000 km Schlafwagenfahrt bis Wolgograd (ehemals Stalingrad) zahlen wir umgerechnet ganze 70 Euro pro Kopf. Bei einem freundlichen Eisenbahner finden wir privaten Unterschlupf für die Nacht, auch ein besonderes Erlebnis.

Am darauffolgenden Morgen besteigen wir den Express Baku – Moskwa. Er fährt, wie gesagt, nur dreimal die Woche. Ulis glänzende Idee ging auf! Das Vierbettcoupe teilen wir mit einer korpulenten, schwarz gewandeten russischen Dame, die uns in ihrer feierlichen Aufmachung wie Großfürstin Katharina die Große persönlich vorkommt. Zum Frühstück – wieder einmal auf dem Hartschalenkofferdeckel – gibt es heute 2 Bananen, ein paar Plätzchen und dazu den allgegenwärtigen heißen Tee – Chai sagt man hier – im kunstvoll ziselierten Glashalter. Der Doppeladler darauf zeigt es an: wir sind in Russland! Es geht vorwärts, auf zweigleisiger Strecke rollen wir nordwärts parallel zur Küste und in Sichtweite des Kaspischen Meeres. Nicht weniger als 14 Waggonen hat der lange Expresszug. So brausen wir mit Tempo 100 durch die Ausläufer der unendlich weiten Kalmückensteppe.

Erster längerer Halt in der Stadt Machatschkala. Provianteinkauf am Bahnsteig, Füße vertreten, noch ein Foto und schon geht es wieder weiter. Ich habe mich entschlossen, gegen Nachzahlung von umgerechnet 37 Euro in den 1. Klasse Schlafwagen umzuziehen. Uli zieht es vor, bei „Großfürstin Katharina“ im Abteil zu bleiben. So habe ich für den Rest der Reise ein geräumiges Zweibettcoupe für mich alleine. Ich genieße das Upgrading und fühle mich fast wie Dr. Schiwago auf seiner Reise durch das russische Reich. Nach dem Mittagessen werden die Gardinen vor den Fenstern zugezogen für ein Nickerchen auf dem breiten Diwan. Tür abgeschlossen, für niemanden erreichbar. Ach, ist das wieder eine Lust zu reisen! Ein gemütlicher Samstagnachmittag auf Väterchen Putins großer Modelleisenbahn! - Das hat doch was von alter Orientexpress-Romantik!

Elektritschka von  
Baku bis an die  
200 km entfernte  
aserbaidjanisch/  
russische Grenze  
Yalama/Derbent  
(21.09.2012)



Immer wieder begegnen uns „rollende Pipelines“, endlose Kesselwagenzüge mit schwarzem Rohöl, gekuppelt mit automatischer Klauenkupplung, wovon die europäischen Bahnen noch heute träumen. Auch Ganzzüge mit Holz beladen, vielleicht aus Sibirien. Sind wir denn nun noch in Asien oder schon in Europa? Da sind sich die Gelehrten nicht ganz einig.

Wieder ein Halt auf irgend einer kleinen unbekannt Station. Einfache Verkaufsstände auf sandigem Schüttbahnsteig warten mit bunten Getränkeflaschen und allerlei Essbarem auf: gebratene Hähnchen, Bouletten, Piroggen, gekochte Eier, Kefir, Gurken und anderes mehr warten auf Käufer. Ohne Vorwarnung setzt sich der lange Zug ganz langsam wieder in Bewegung. Die letzten Unentschlossenen springen noch auf die Trittbretter und weiter geht es durch die Trostlosigkeit der Kalmückensteppe am nördlichen Ende des Kaspischen Meeres. Nur die Kilometerschilder zeigen an, dass wir uns vom Fleck bewegen. Es sind eben ganz andere Entfernungen in diesem Land. Hamburg – München ist nichts dagegen. Und es ist auch ein ganz anderes Reisen: entspannter, gemütlicher. Man schaut nicht ungeduldig auf die Uhr, wartet nicht aufs Ankommen, sondern macht es sich bequem, richtet sich ein im Abteil, kleidet sich leger.

Zeit spielt keine Rolle. Der Tag geht, die Nacht kommt. Die endlose Weite, darüber der endlose Himmel, fast schon meditativ, dieses stundenlange gleiche Bild am Fenster. Dazu unterm Sitzfleisch das gleichförmige Stakkato von Rad und Schiene, das ganz sanft einschläfert, wenn die Dämmerung kommt. Über den Wolken mag die Freiheit ja wohl grenzenlos sein, aber hier unten in der gemütlichen Geborgenheit eines heimelig beleuchteten Boudoirs auf Schienen, im sicheren Schoß von Mutter Erde und ihrem Pulsschlag – das kann noch viel, viel schöner sein. Sanft wiegt mich das leichte Schaukeln des Wagens in den Schlummer ...

Früh um halb fünf in der Morgendämmerung - träume ich noch? - ein Bahnhof wie ein Schloss! Wir sind am Etappenziel: Wolgograd, die Stadt die unter dem Namen Stalingrad traurige Berühmtheit erlangt hat und als *d i e* Hölle des Zweiten Weltkriegs in die Geschichte einging. Müde und etwas benommen stehen wir im Empfangsgebäude, recken die Hälse und können all die Pracht noch gar nicht richtig fassen. So viel Pracht und Prunk für's Proletariat! - Das ist Väterchen Stalins Vermächtnis, der große Wartesaal für die kleinen Leute.

Während Uli das Gepäck bewacht, schwärme ich aus in die unbekannt Stadt und suche ein passendes Hotel. Gar nicht leicht an diesem trüben, regnerischen, kühlen Sonntagmorgen im September. Nach einer Stunde entscheide ich mich für das Hotel Wolgograd, 90 Euro das Doppelzimmer. Zwei Nächte werden wir bleiben. Am Vormittag schlendern wir über die Promenade an der Wolga, wo junge Leute sich bei lauter Musik und Tanz des Lebens freuen. Der Himmel bleibt den ganzen Tag grau und trist. Aber das passt irgendwie zu diesem Ort. Vor 70 Jahren, im harten Winter 1941/42 rollten hier die todbringenden Panzer aufeinander, deutsche Tigerpanzer gegen russische T 34 der roten Armee, die verzweifelt versuchte die deutsche Belagerung zu zerschlagen. Im Museum der Verteidigung ist die Hölle von Stalingrad eindrucksvoll dokumentiert. In einem riesigen 360 Grad Runddiorama, sowie in authentischem Kriegsgerät und vielen Fotos wird die erbitterte Winterschlacht auf mehreren Etagen realistisch vergegenwärtigt.

Die traurige Bilanz: rund 150.000 deutsche Soldaten sind im Kampf um Stalingrad gefallen oder bei minus 43 °C elend erfroren oder verhungert. 90.000 wandern in russische Gefangenschaft. Weitaus mehr Opfer aber sind auf sowjetischer Seite zu beklagen. Die Zahlen schwanken zwischen 500.000 und 1 Million. Ihrer wird nicht nur hier sondern im ganzen Lande gedacht. Die Stadt

lag in Schutt und Asche. Aus den Trümmern entsteht nach dem Krieg eine stalinistische Vorzeigestadt, eine typische Sowjetstadt mit breiten Straßen, eine Heldenstadt auf verbrannter Erde. 1961 wurde sie umbenannt in Wolgograd.

Nirgends kommt der Stolz auf den sowjetischen Sieg so stark zum Ausdruck wie auf dem Mamajew-Hügel am Rande der Stadt, wo eine riesige Statue, die Mutter Heimat mit erhobenem Schwert, weithin sichtbar, entschlossen zur Verteidigung aufruft. Mit 82 m Höhe ist hier eine der größten freistehenden Statuen der Welt entstanden und zum Wahrzeichen der Stadt geworden. In der unterhalb liegenden kreisrunden Halle des Soldatenruhms lodert die ewige Flamme des Gedenkens an die Opfer des Großen Vaterländischen Krieges.

Die Vielzahl junger Besucher zeigt, eine neue Generation ist herangewachsen, die sich des Lebens und des Friedens freuen will und die erkennt, dass weder das russische noch das deutsche Volk Krieg will.

Zurück in der Stadt noch eine ferroviale Überraschung, die das Herz jeden Bahnfrecks höher schlagen lässt: steht da doch ein langer Zug in Blau am Bahnsteig 1 des Wolgograder Hauptbahnhofs, offensichtlich etwas ganz Besonderes. An seinen Waggonen lese ich in großen Lettern GOLDEN EAGLE TRANS-SIBERIAN-EXPRESS, mal in lateinischer, mal in kyrillischer Schrift.. darunter prangt jedes mal ein Wappen aus massiver Bronze mit Doppeladler, Eisenbahnrad und selbiger Aufschrift. Es handelt sich offensichtlich um einen Sonderzug. Auf meine Nachfrage lerne ich den Reiseveranstalter persönlich kennen, einen gewissen Mister Tim Littler, Engländer, Gründer und Präsident des Unternehmens luxuriöser Bahnreisen. Nicht genug, dass mir Mister Littler drei dicke Kataloge mitgibt, mit dem Titel VOYAGES OF A LIFETIME, er bittet mich auch zu Tisch zu den Gästen in einen der beiden prächtigen Speisewagen, wo eine internationale Reisegruppe, meist Amerikaner, sich an feinsten Speisen gütlich tut. Es ist Mittagszeit. Die Reisegruppe hat gerade eine Stadtbesichtigung hinter sich. Der Zug pausiert so lange. In einer halben Stunde geht es weiter in Richtung Zentralasien, also dahin, wo wir gerade herkommen. Mr. Littler lässt es sich nicht nehmen, den deutschen Bahnfan in den wenigen verbleibenden Minuten bis zu Abfahrt noch durch ein paar der luxuriösen Waggonen zu führen, meist Schlafwagen, aber auch zwei Lounge-cars oder Salonwagen mit Pianobar, Clubsesseln und Cocktailtischchen. Dankbar verabschiede ich mich von Mr. Littler und bald darauf rollt der lange Sonderzug aus dem Bahnhof – ohne mich. Ich bleibe beeindruckt zurück und kann dem „Blauen Wunder“ nur sehnsüchtig hinterher winken.

Am nächsten Morgen, es ist der 25. September, ist auch für uns der Abschied von Wolgograd gekommen. Früh um 7:00 Uhr besteigen wir den Express von Tscheljabinsk nach Adler am Schwarzen Meer, der uns 545 km mitnimmt bis zur Stadt Rostow am Don. An seiner Spitze eine bullige Diesellok russischer Provenienz vom Typ T3, Achsfolge CC, Baujahr 1993. Wieder unter grauem Himmel verlassen wir Wolgograd nach zwei interessanten Tagen. Ein erster heißer Tee in der gemütlichen rollenden



**Zweibettabteil im Express von Baku nach Moskau**  
(22.09.2012)

Zweibett-Wohn- und Schlafstube weckt die Lebensgeister an diesem Morgen ohne Hotelfrühstück. Die Schiene hat uns wieder. Es geht voran. Eine lange Tagesreise von über zwölf Stunden liegt vor uns. „Wenn Du Russland verstehen willst, musst Du Zug fahren und wer Zug fährt muss liegen.“ - diese Weisheit las ich mal in einem FAZ-Artikel mit dem Titel: die Würde der Langsamkeit. Der Zug erklimmt die Rampe zur riesigen stählerne Kastenbrücke über den Wolga-Don-Kanal, einer wichtigen Wasserstraße im südwestlichen Russland.

Neun Abteile hat unser Waggon mit je zwei gegenüberliegenden Betten. Gebaut wurde er, wie fast alle russischen Langstreckenwagen, bei VEB Waggonbau Ammendorf in der ehemaligen DDR. Die Wohnzimmergemütlichkeit wird verstärkt durch Gardinen vor den Fenstern und Teppichläufer, mit denen der Gang und die Abteile ausgelegt sind und die regelmäßig von der Provodniza (Wagenbegleiterin) penibel mit dem Staubsauger gereinigt werden. Man zieht sich auch sogleich um, trägt also im Zug das, was man sonst nur daheim trägt, wenn kein Besuch zu erwarten ist.

Im Speisewagen sind die Tische sorgfältig und festlich gedeckt, die Vorhänge diskret zugezogen, kurz: es sieht einladend aus. Ein leichtes, frisch zubereitetes Omelette ist jetzt genau das Richtige.

Wie rollen entlang einer großen Wasserfläche. Der Don ist hier auf 200 km Länge zu einem riesigen See aufgestaut. Noch immer wird an seinem Ausbau gearbeitet. Das Schöne an diesem langsamen Unterwegssein mit errechneten knapp 44 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit in dieser endlosen Weite ist das Gefühl, allen lästigen Pflichten des Alltags enthoben und für niemanden erreichbar zu sein, wenigstens eine Zeit lang. Das entspannt, erholt und lässt neue Gedanken, Ideen und Pläne in Fluss kommen. Im gemütlichen Abteil auf der Pritsche liegend fühlt man sich geborgen wie in einem Schlitten Zar Peters des Großen. Noch einmal: wo Russland erleben will, muss Zug fahren. Und wo könnte man das besser und länger als auf der legendären Transsibirischen Eisenbahn, der längsten Eisenbahnreise der Welt ohne Umsteigen!

**Bahnhof Wolgograd  
(ehem. Stalingrad)  
am frühen Morgen  
des 23.09.2012**



Aber wir sind in einem ganz anderen Teil des Riesenlandes und rollen auf die Ukraine zu. Am westlichen Horizont senkt sich die Sonne über dem stillen Don und bald fällt die Nacht über das weite, flache Land. Abends um 20:00 Uhr ist die große Stadt Rostov am Don erreicht. Hier müssen wir umsteigen und am späten Abend beginnt die Nachtetappe: 1.000 km bis in die ukrainische Hauptstadt Kiew. Kurz nach Mitternacht reißt mich ein aggressives Türklopfen aus tiefem, traumlosen Schlaf. Grenzkontrolle! - Lange hatten wir diese nächtliche Ruhestörung nicht gehabt, letztmalig an der iranischen Grenze vor zweieinhalb Wochen. Grelles Licht blendet die müden Augen und schlaf-

trunken reichen wir den Uniformierten unsere Reisepässe. Geschlagene zwei Stunden dauert der nächtliche Spuk. Immer wieder kommt irgendeine andere Amts- und Kontrollperson ins Abteil und verlangt den Pass aufs Neue. Ein Visum für die Ukraine wird von uns Deutschen nicht verlangt. Endlich kehrt wieder Ruhe im Waggon ein, das Licht wird ausgeknipst und wir brausen weiter durch die Nacht.

Früh um halb acht poltert der Zug über eine endlos lange stählerne Kastenbrücke. Unter uns die trägen Fluten des Dnepr. Am anderen Ufer läuft der Express in die große Stadt Dnjepropetrowsk ein. 20 Minuten Morgenhalt. Menschenmassen, die hier aus-, ein- und umsteigen. Kurz nach Weiterfahrt können wir stolz unseren 10.000sten Reisekilometer verbuchen. An diesem Septembertag sind wir wohl endgültig im Herbst angekommen. Es ist grau, kalt und verregnet – nur die Bäume sind bunt. Um so behaglicher ist es im wohligh beheizten rollenden Stübchen. Nun wird erst einmal gemütlich gefrühstückt mit dem mitgeführten Proviant. Stärkung für den langen Neun-Stunden-Tag auf Schienen bis zum Etappenziel Kiew. Immer wieder Güterzüge; wir durchfahren nun das Ruhrgebiet der Ukraine. Schwerindustrie prägt das Bild vor den Fenstern. In der Nacht kamen wir durch Donezk, wo die Erde schwarz vor Kohle ist.

Nach insgesamt 20-stündiger Fahrt laufen wir auf die Minute genau um 16:50 Uhr im Zielbahnhof ein: Kiew Passagirski. Wieder empfängt uns eine pom-pöse Kathedrale des Verkehrs, die es wert ist, eine

**"Pelztierhändler"  
am Bahnsteig von  
Dnjepopetrowsk  
(26.09.2012)**



Weile bewundert zu werden. Am Schalter für internationale Tickets sichern wir problemlos und schnell die Reservierung für die Weiterreise bis Berlin. Fahrschein und Bettkarte für die 1.300 km lange, 24-stündige Reise koste umgerechnet 150 Euro.

Doch jetzt ist erst mal Kiew dran, eine wunderschöne, interessante Stadt mit breiten Boulevards und repräsentativen Gebäuden, schönen Plätzen und Parks. Kiew, das Rom oder Paris des Ostens, Hauptstadt der ehemaligen Sowjetrepublik Ukraine mit 2,8 Mio. Einwohnern.

Letzter städtischer Höhepunkt auf dieser langsam zu Ende gehenden Reise, nach Belgrad, Sofia, Istanbul, Ankara, Teheran, Meshed, Ashgabad, Baku und zuletzt Wolgograd. Leider sieht unser Reiseplan nur einen ganzen Tag für dies wunderbare Stadt vor. Man muss wiederkommen. Das Herz der Stadt schlägt am Majdan, dem großen Platz der Unabhängigkeit mit der 38 m hohen Freiheitssäule. Goldene Kuppeln zahlreicher Kirchen leuchten in der Herbstsonne vor blauem Himmel. Der Dnjepr-Fluss hat hier wohl eine Breite von zwei Kilometern. Mit knapp 2.300 km Länge ist er der drittlängste Strom Europas. Seine Wasser finden ihr Ziel schließlich im Schwarzen Meer.

Für die Railfreaks hält die Stadt in Bahnhofsnahe ein sehenswertes Museum mit allerlei rollendem Material bereit. Die Zeit vergeht zu schnell und das Zugaufschild unseres nächsten Zuges lautet Kiev - Berlin. Sein Name: Kashtan, also Kastanie, Nationalbaum der Ukraine wie die Eiche für Deutschland. Ganze fünf blaue Waggons hat der Zug, durchwegs Schlafwagen.

Wir haben noch Glück, denn wenige Tage nach uns wurde diese Direktverbindung via Warschau aufgegeben. Wer reist auch noch so lange Strecken, immerhin 24 Stunden, wenn der Flieger das ganze in drei Stunden macht und zudem auch noch billiger ist?! Dennoch sind wir nicht allein im Zug – und auch nicht allein im engen Dreierabteil. Eine junge, charmante Studentin teilt mit uns die Kabine. Die 21-jährige Frohnatur studiert in Warschau Tourismus.

11.000ster Kilometer! In Station Kowel wird die E-Lok eingetauscht gegen eine Diesellok vom Typ „Taugatrommel“, Baujahr 1987. Unter ihrer Dieselmotorgabne geht es nun auf eingleisiger Strecke geradewegs auf die polnische Grenze zu, die wir in Jagodin erreichen. Passkontrolle, Zollkontrolle wie gehabt. In der Umspurhalle werden alle fünf Wagen hochgenommen und ihre Breitspurdrehgestelle gegen solche der Standardspurweite ausgetauscht, wegen neun Zentimeter Differenz. Strenges Fotografierverbot wie in finstersten Sowjetzeiten. Am liebsten würden sie einem die Augen verbinden!

Zwei Stunden später rollen wir durch das flache Land Polens, unserem 11. und letzten Reiseland, bevor wir wieder deutschen Boden erreichen. 12.000 Kilometer liegen jetzt hinter uns – nach vier Wochen auf Schienen! Und die letzten 800 noch



vor uns, noch eine letzte Nacht auf Rädern und ein ganzer Tag. Dann schließt sich die große Rundreiseodyssee durch ein Dutzend Länder. Zwölf-Grenzübertritte wurden gemeistert, zehn große Städte von Weltbedeutung wurden besucht. 20 Bahnetappen waren es, fünf auf der Straße und drei Schiffspassagen, auf denen wir zusammen insgesamt 245 Stunden unterwegs waren.

Samstag, 29. September 2012. - Heimkehrtag. - 31. Tag der Reise: Deutschland hat uns wieder mit seinen vertrauten, schnellen, weißen Zügen, auf die wir stolz sein können. Wir sehen unser Land nun mit anderen Augen als am Tag des Aufbruchs in die weite Welt vor gut vier Wochen. Da grüßt auch schon im Morgenlicht der lange Alex. Hallo Berlin! Wir sind wieder da! Was gibt's Neues im Lande – in unserem kleinen Ländchen?

Bei einem Rundgang durch das Regierungsviertel wird mir bewusst, wie frei wir hier in Deutschland doch leben dürfen. Wie anders war das doch in den totalitären Staaten, ob religiös bedingt wie in Iran oder politisch wie in Turkmenistan. Ich denke zurück an die Regierungspaläste aus weißem Marmor in Ashgabad, argwöhnisch bewacht von furchteinflößenden Polizisten, die jegliches Fotografieren all der Pracht von vornherein unmöglich machten. Hier das schlichte Bundeskanzleramt – nur zwei lockere Wachleute davor. Seine moderne Architektur – zwar auch viel Beton verbaut, aber wie viel schlimmer ist der Stahl-Beton in den Köpfen der totalitären Machthaber mit ihren übertriebenen Personenkult!

Ich erkenne meine persönliche Freiheit in diesem meinem Lande als ein Geschenk des Lebens, das ich schätzen will und muss, denn es ist nicht selbstverständlich, es ist ein Glück, das auch sehr zerbrechlich ist.

Nun ist es nur noch ein kleiner Schritt von der Spree bis an den Main – und ein noch kleinerer bis zur Endstation, dem kleinen S-Bahn-Haltepunkt meines Wohnorts im Taunus ... ◀

**Eine ukrainische Taugatrommel vor dem Express Kiew - Berlin**  
(28.09.2012)

**Die beiden ersten Teile des Reiseberichtes sind in den Heften FE 127 (3/2015) und FE 119 (3/2013) erschienen, beide Hefte sind noch lieferbar, Käufer dieser Ausgabe und neuere Abonnenten können die Ausgaben für je 5,- € (+ Porto) nachbestellen.**