

Vom Bodensee zur Seidenstraße und zurück - natürlich mit der Bahn

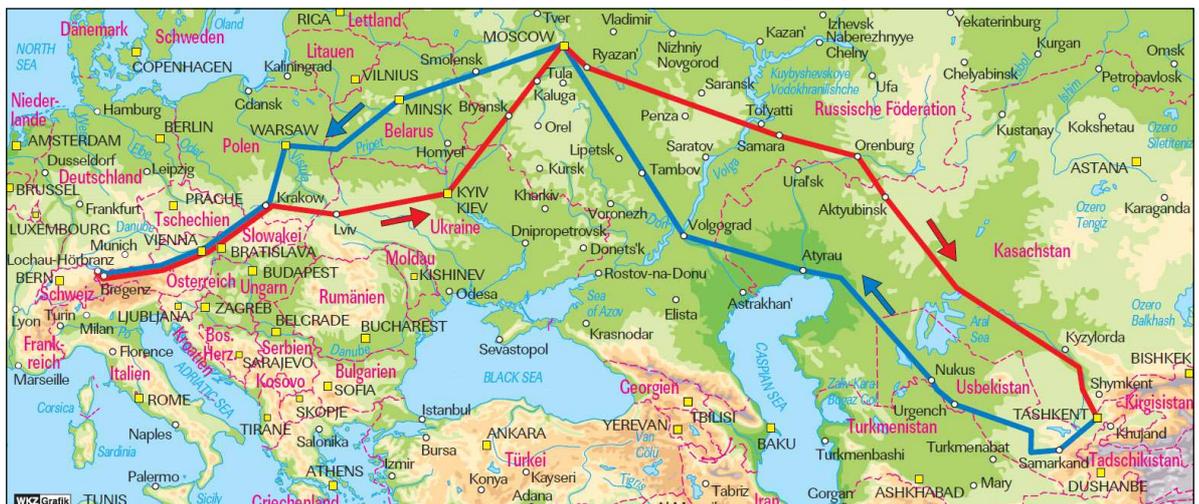


Wenn von Fernreisen mit der Bahn gesprochen wird, hat natürlich eine Fahrt mit der Transsib immer noch einen hohen Stellenwert und einen Klang nach Abenteuer und Weite. Aber auch bei anderen Strecken, die üblicherweise im Flugzeug zurückgelegt werden, bieten Reisen mit der Bahn interessante und intensive Aus- und Einblicke in unbekannte Länder.

Die Seidenstraße gewinnt in den letzten Jahren mehr und mehr touristische Popularität und usbekische Städtenamen wie Taschkent, Samarqand, Buchara oder Chiva klingen nach den Märchen von Tausend und einer Nacht, orientalische Hochkultur inklusive.

Im September 2017 sollten diese Ziele bereist werden. Nachdem der Weg dorthin auch irgendwie schon ein Ziel darstellt, sollten sämtliche Reisewege am Landweg – vorzugsweise per Bahn – durchgeführt werden. Viele meiner Bekannten haben bereits aufgegeben, kopfschüttelnd ihr Unverständnis über meine Verkehrsmittelwahl zu zeigen.

So fand ich mich am frühen Morgen am heimatischen Bahnhof Lochau-Hörbranz ein um mit der ersten S-Bahn des Tages ins drei Kilometer entfernte Bregenz zu gelangen. Hier traf ich auch meinen Reisebegleiter und von hier brachte uns ein Railjet nach Wien. Die Reservierungsanzeige funktionierte von Anfang an nicht. Zumindest in der von uns benutzten ersten Klasse legte der Zugbegleiter handschriftlich gefertigte Reservierungszettel aus. Glücklicherweise verfügen die ÖBB noch über Mitarbeiter, die nicht nur schulterzuckend auf technische Probleme verweisen sondern ihre Arbeit noch mit persönlichem Engagement erledigen. Die Fahrt nach Wien war, ebenso wie die Weiterfahrt nach Katowice, völlig unspektakulär.



Nachdem die Halbwertszeit polnischer Nahverkehrsfahrpläne recht gering ist, mussten wir kurz vor unserer Abfahrt noch eine deutliche Verschlechterung unserer Reisekette zur Kenntnis nehmen. Ein Anschluss zwischen Katowice und Kraków war später gelegt worden und bot dort nur mehr einen so genannten „Turnschuh-Anschluss“. Also buchten wir auf einen „Polski-Bus“ um, der am Busbahnhof in Katowice leider nicht in Erscheinung trat. So mussten wir diese Distanz dann kurzfristig mit einem Taxi zurücklegen. Den Preise konnte man noch als fair bezeichnen, die Fahrt als zu tiefes Fliegen und in Kraków hatten wir noch Gelegenheit, die dürrtigen kulinarischen Darbietungen eines Fast-Food-Asiaten zu kosten.

Im Schlafwagen der Ukrainischen Staatsbahnen gelangten wir über die Nacht nach L'viv (russ. Lvov, polnisch Lwów, deutsch Lemberg). Wir liebten die Europäische Union und Schengen hinter uns und tauchten in den Osten ein. Am Morgen erreichten wir unser Zwischenziel.

Der Hauptbahnhof von L'viv ist eine Sehenswürdigkeit an sich. Das an der historischen Galizischen Carl Ludwig-Bahn gelegene Gebäude wurde zwischen 1899 und 1904 im neoklassizistischen Stil gebaut und ist bereits das zweite Bahnhofsgebäude an dieser Stelle. In L'viv legten wir eine geplante Pause von gut 24 Stunden ein. Die Straßen und Plätze können ihre Vergangenheit in der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht leugnen. Neu ist natürlich ein überdimensioniertes Stepan-Bandera-Denkmal an zentraler Stelle. Die historischen Einschätzungen dieses früheren Machthabers reichen von Nazi-Kollaborateur und Kriegsverbrecher bis zum ukrainischen Nationalhelden.

Am nächsten Morgen fanden wir uns wieder am Bahnhof ein und nahmen den direkten Zug L'viv – Moskva. Eine TschME3 stellte noch zwei Kurswagen aus Chernivtsi (Tschernowitz) an unseren Zug.

In Pidvolochysk erreichten wir den einstmals wichtigsten Grenzbahnhof zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem russischen Zarenreich. Das Bahnhofsgebäude liegt in diesem Bahnhof mitten im Gleisfeld. Nur diese Tatsache erinnert noch daran, dass bis 1918 hier ein normalspuriger und ein breitspuriger Bahnhofsgebiet bestanden. Auf Grund der Zugehörigkeit zur k&k Monarchie waren die heutigen Breitspurstrecken der Direktion L'viv bis 1918 als Normalspurbahnen ausgeführt.

Nach kurzem Aufenthalt ging die Fahrt weiter nach Volozysk, dem früheren russischen Pendant zu Pidvolochysk. Bereits eine Stunde später erreichten wir in Chmelnizkij eine größere Stadt der Ukraine und Hauptstadt des gleichnamigen Oblastes. Am frühen Abend trafen wir dann in der Hauptstadt Kiev ein. Hier hatte unser Zug eine Stunde Aufenthalt. Genügend Zeit jedenfalls um das Bahnhofsrestaurant aufzusuchen und ein Abendessen einzunehmen.

Die Grenzkontrollen zwischen der Ukraine und der Russischen Föderation – beide fanden zu nachtschlafender Zeit statt – gestalteten sich völlig unproblematisch.

Am Vormittag des nächsten Tages kamen wir auf die Minute pünktlich am Kiever Bahnhof der russischen Hauptstadt an. Moskau ist natürlich immer eine Reise wert. Schade war, dass wir hier nur lediglich einen Tag Zeit hatten. Den verbrachten wir am Roten Platz, bei der Besichtigung des Kaufhauses GUM und des Bolschoi-Theaters sowie einem Spaziergang entlang der Moskva. In den Nachtstunden fanden wir uns wieder am Bahnhof Moskva Kazanskaya ein. Um 22.40 Uhr verlässt an bestimmten Wochentagen der Zug Nr. 6 diesen Bahnhof um rund 64 Stunden später an seinem Zielort Taschkent in Usbekistan anzukommen. Der gesamte Wagensatz des „Usbekistan“ genannten Zuges wird dabei von der Usbekischen Eisenbahn gestellt. Bereits kurz nach der Abfahrt kam

Samara ist mit 1,1 Millionen Einwohner die sechstgrößte Stadt der Russischen Föderation. Zwischen 1935 und 1990 wurde die Stadt „Kulbyschew“ genannt, nach Walerian Wladimirowitsch Kulbyschew, einem sowjetischen Politiker, der unter anderem für die Erstellung des ersten Fünf-Jahresplanes der UdSSR zuständig war. Die Stadt liegt am linken Volgauer, in der so genannten „Samarer Krümmung“ zwischen den Mündungen der Flüsse Samara und Sok.



Am Morgen des 11. Septembers 2017 verschiebt TschME3-6105 ihre beiden Kurswagen Chernivci – Moskva auf den Stammzug 74 (L'viv – Moskva). Die monumentale Bahnhofs-halle von L'viv wurde vor wenigen Jahren renoviert.

EP2K-211 hat am 12. September 2017 mit ihrem Zug 151 aus Anapa die Endstation Moskva Kazanskaya erreicht.

Von diesem Bahnhof startete unser Zug Nr. 6 „Usbekistan“ nach Taschkent.



der Kellner des Speisewagens vorbei mit einem Tablett voll frisch gebackener Teigtaschen. So konnten wir noch etwas für unser leibliches Wohl tun und legen und dann alsbald schlafen.

Riazan, Subowka Poljana, Potma und Kowilkinov verschliefen wir. Das rhythmische Geräusch der Schienenstöße weckte uns erst am späten Morgen. Die Landschaft zeigte das für Russland typische Bild: Birken, Sümpfe, manchmal ein Einzelgehöft oder eine kleine Siedlung und dann wieder Birken und Sümpfe. Gleich nach dem Aufstehen kam bereits wieder der emsige Kellner aus dem Speisewagen und fragte nach unseren Wünschen. Erst am Nachmittag erreichten wir in Samara die erste russische Großstadt. Hier hielt unser Zug längere Zeit an, es erfolgte der Wechsel von Elektro- auf Dieseltraktion und am Zugschluss wurde ein Kurswagen Samara – Taschkent beigegeben. Dieser Wagen wurde von der RZD gestellt.

Das Bahnhofgebäude präsentiert sich als moderner Zweckbau mit viel Stahl und Glas. Durch seinen hohen Gebäudeturm ist Samara der höchste Bahnhof der RZD und bietet im 14. Stockwerk eine – gegen Bezahlung einer Gebühr erreichbare – Aussichtsplattform mit einem schönen Blick auf die Stadt und deren Umland.

Der Aufenthalt konnte dazu genutzt werden, die Füße etwas zu vertreten und Proviant nachzufassen. Letzteres war wegen unseres wirklich emsigen Kellners zwar nicht unbedingt nötig.

Kurz nach 23.00 Uhr kamen wir in Orenburg an, die nächste bedeutende Stadt, die bereits an der kasachischen Grenze liegt. Kurz vor Mitternacht erreichten wir nach Überquerung des Flusses Ural (es gibt

nicht nur das gleichnamige Gebirge) asiatischen Boden. Die Grenzkontrollen zwischen Russland und Kasachstan fanden am frühen Morgen statt und verliefen ebenfalls zügig und unproblematisch.

Von Orenburg bis Taschkent verläuft die rund 1.900 Kilometer lange Trans-Aral-Eisenbahn, die Russland via Kasachstan mit Usbekistan verbindet. Im Jahr 1900 wurde von beiden Seiten mit deren Bau begonnen, 1906 konnte die gesamte Bahnstrecke in Betrieb genommen werden.

Nach dem Aufstehen am nächsten Morgen bemerkten wir, dass sich die Landschaft nun wesentlich geändert hatte: Keine Birken, keine Sümpfe, dafür Steppe oder Wüste – und das stundenlang. Auch Einzelgehöfte waren nur mehr selten zu sehen, dafür wild laufende Kamele und manchmal ein in der Einsamkeit errichtetes Mausoleum.

Kasachstan ist mit einer Fläche von 2,7 Millionen Quadratkilometer das neuntgrößte Land der Welt und gleichzeitig der größte Binnenstaat, der sich zwischen dem Kaspischen Meer und dem Altai-Gebirge erstreckt. Hauptstadt der Republik Kasachstan ist seit 1997 Astana, zuvor war es Almaty (Alma Ata). Durch den Bevölkerungsstand von lediglich knapp 18 Millionen Einwohnern erklärt sich die menschenleere Steppengegend, die unser Zug stundenlang durchquerte.

In Aktobe erreichten wir die erste nennenswerte Stadt Kasachstans. Am Nebengleis stand eine Talgo-Garnitur. Mit diesen Zügen konnte der Fuhrpark der Kasachischen Eisenbahn (Kasachstan Temir Scholy) bedeutend modernisiert werden. Trotzdem sind noch zahlreiche klassische Breitspurzüge im Einsatz. Gleich nach der Ausfahrt aus dem Bahn-



Traktionswechsel in Arys 1: Von der kasachischen Grenzstation bis hierher hatte uns die TE33A-0057 gebracht, die links zu sehen ist.

VL80S-2258 hat unseren Zug Nr. 6 bereits bespannt und wartet auf die Weiterfahrt.

hof entließ uns die Stadt Aktobe wieder in die unendliche Steppenlandschaft. So blieb genügend Muße, in Reiseführern zu schmökern oder ganz einfach die Seele baumeln zu lassen und dann gab es ja auch noch unseren vorbildlichen Kellner, der für unser leibliches Wohl sorgte.

Erst nach Einbruch der Dunkelheit erreichten wir den Bahnhof von Aralskoe More, also den Bahnhof „Aralsee“. Auf das Drama um die Austrocknung des viertgrößten Binnensees der Erde kann hier nicht näher eingegangen werden. Das Internet bietet über diese erschreckende Umweltkatastrophe genügend Informationsmaterialien.

Auch am nächsten Morgen hatte sich das Landschaftsbild nicht geändert. Obwohl Kasachstan durchaus über ein vielfältiges Landschaftsrelief verfügt, verlief unsere Reise hauptsächlich in der sprichwörtlichen kasachischen Steppe. Mit Turkestan wurde wieder eine größere Stadt erreicht. Mit dem Mausoleum von Hodscha Ahmad Yasawi bietet diese Stadt auch ein Weltkulturerbe der UNESCO. Der Aufenthalt unseres Zuges war jedoch zu kurz, um diese Sehenswürdigkeit besuchen zu können.

Gegen Mittag erreichten wir den Bahnhof Arys 1. Hier zweigt in östlicher Richtung die Turkestan-Sibirische-Eisenbahn ab, die via Almaty ins sibirische Barnaul führt. Für unseren Zug erfolgt in diesem bedeutenden Bahnknoten der Traktionswechsel auf eine Elektrolokomotive. Bislang war unser Zug auf der gesamten Reise durch Kasachstan mit einer Diesellokomotive der Serie TE33A bespannt. Die letzten Kilometer in Kasachstan führt eine E-Lok der Serie VL80. Nach weiteren zwei Stunden Fahrzeit erreichten wir in Sary-Agatsh den Grenzbahnhof zu Usbekistan. Während die Zoll- und Polizeibeamten ihren Kontrollpflichten nachkamen – ebenfalls aber wieder eine völlig entspannte Ausreise – erfolgte das Umspannen unseres Zuges auf

eine usbekische Elektrolokomotive der Serie O'Z-Y. Von diesen modernen Lokomotiven wurden in den Jahren 2009 und 2010 insgesamt 15 Stück an die Usbekische Staatsbahn geliefert. Gebaut wurden sie von den chinesischen Zhuzhou-Werken in Zusammenarbeit mit Siemens Mobility.

Seit der kasachischen Grenzstation war unser Zug etwa 20 Minuten verspätet. Somit kamen wir gegen 17.10 Uhr in der usbekischen Hauptstadt Taschkent an.

Gleich neben dem monumentalen Hauptbahnhof lädt das Eisenbahnmuseum mit seiner netten Fahrzeugsammlung zu einem Besuch. Unsere Reiseführerin war erstaunt, dass wir den Wunsch zu einem Besuch dieses Museums äußerten. „Normale“ Touristen verirren sich eher selten hierher. Trotzdem ermöglichte sie uns unseren Wunsch. Die im Jahr 1977 eröffnete Metro war das erste U-Bahnsystem Zentralasiens. Die teilweise prächtigen Stationen wurden nach dem Vorbild der Moskauer Metro gestaltet. Nachdem die U-Bahn auch als Atomschutzbunker eingerichtet ist, gilt sie als militärisch bedeutend. Zahlreiche uniformierte Aufpasser achten peinlich genau darauf, dass die Stationen der U-Bahn nicht fotografiert werden.

Ein Intensivtag musste zur Besichtigung der Hauptstadt ausreichen. Der Besuch des quirligen Chorsu-Basars mit seinen Waren und Früchten, deren Farben und Gerüchen, blieb in guter Erinnerung. Auch ein Besuch des Amir-Timur-Museums durfte nicht fehlen. Dieser Herrscher (1336 – 1405) ist auch unter den Namen Timur der Lahme oder Tamerlan bekannt und war ein bedeutender Heerführer und Eroberer. Sein Name verfolgt den Besucher Usbekistans auf Schritt und Tritt. Keine Stadt, die nicht einen Platz oder eine Straße nach Amir Timur benannt hat und zahlreiche Denkmäler wurden ihm gewidmet. Das Reich Timurs zerfiel allerdings bald nach seinem Tode. Heute wird er als

Taschkent war die viertgrößte Stadt der UdSSR. Seit der Unabhängigkeit Usbekistans am 31. August 1991 ist Taschkent dessen Hauptstadt. Mit über 2 Millionen Einwohnern ist Taschkent das wirtschaftliche und politische Zentrum Usbekistans. Am 26. April 1966 wurde die Stadt durch ein Erdbeben weitgehend zerstört. Ein eindrückliches Denkmal erinnert an diese Naturgewalt. Taschkent wurde darauf als moderne sowjetische Stadt wiedererrichtet. Die kleine Altstadt, die Kukeldash- und die Barak-Chan-Medresse versprühen auch heute noch orientalisches Charme.

Identitätsstifter für den erst seit 1991 existierenden Staat Usbekistan präsentiert.

Bei Reisen mit der Usbekischen Eisenbahn (O'zbekiston Temir Yo'llari) empfiehlt es sich, möglichst frühzeitig am Abfahrtsbahnhof zu erscheinen. Es gilt, mehrere Kontrollen zu durchlaufen: Passkontrolle, Fahrkartenkontrolle, Pass- und Fahrkartenkontrolle sowie Nachkontrolle der Fahrkarten. Erst nach dieser Prozedur erreichten wir unseren Afrosiab-Zug am Hausbahnsteig des Taschkenter Hauptbahnhofs.

Die modernen spanischen Talgo-Züge der Usbekischen Staatsbahn verbinden die Städte Taschkent, Samarqand, Buchara und Karsi. Die Garnituren sind ähnlich der RENFE-Serie 130 gebaut und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Damit bietet die Usbekische Bahn einen gleichwertigen Service, wie er den Fahrgästen europäischer Hochgeschwindigkeitszüge zuteil wird. Das perfekt Englisch sprechende Personal servierte Getränke und Snacks aus dem Buffetwagen. Und auch die Landschaft hatte sich positiv geändert. Teilweise fuhr der Zug durch „blühende Landschaften“, die der Wüste abgerungen wurden. Die rund 344 Kilometer von Taschkent nach Samarqand werden in etwa zwei Stunden zurückgelegt.

Mit dem Bau der Transkaspischen Eisenbahn (heutiges Turkmenbashi - Mary - Buchara - Samarqand - Taschkent) wurde im Jahr 1880 begonnen. Fünf Jahre später war die Strecke bis Samarqand fertiggestellt, 1903 wurde die Verbindung nach Taschkent in Betrieb genommen. Im Jahr 1930 konnte eine Zweigstrecke von Samarqand nach Termes und Duschanbe den Betrieb aufnehmen.

Unser Zielbahnhof Samarqand präsentierte sich als sehr moderner Neubau. Unser neuer Guide wartet schon am Bahnhof auf uns und nach dem Hotelbezug tauchen wir wieder in den Orient ein. Diesmal aber intensiver als in Taschkent.

Neben einer modernen Neustadt verfügt Samarqand auch über einen älteren russischen Stadtteil. Die historische Innenstadt wurde in die Liste der UNESCO-Weltkulturerbestätten aufgenommen: Die Bibi-Chanum Moschee, mit deren Bau im Jahr 1399 begonnen wurde, sollte den Machtanspruch Timurs verdeutlichen. Die monumentale Moschee wurde nach der Lieblingsfrau des Herrschers benannt und war bei seinem Tode noch nicht völlig fertiggestellt. Gemäß seinen Befehlen sollten die statischen Grenzen überschritten werden. Das rächte sich durch den baldigen Verfall des Bauwerks, das in den letzten 25 Jahren umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten unterzogen wird.

Im Gur-Emir-Mausoleum, ebenfalls in Samarqand gelegen, fand Amir Timur seine letzte Ruhestätte, mit ihm noch einige Persönlichkeiten aus seiner Familie und seinem näheren Umfeld. So auch sein Enkel Ulug Beg. Er herrschte über Samarqand, war aber als Astronom und Wissenschaftler bedeutend erfolgreicher. Reste seines Observatoriums sind heute noch hier zu besichtigen.

Bedeutendster Platz Samarqands ist der Registan. Gerade während der Nacht (bis 22.00 Uhr ist der Platz illuminiert) präsentiert er seine volle orientali-

sche Schönheit. Auf der linken Seite liegt die Ulug-Beg-Medresse (gebaut 1417 bis 1420), geradeaus die Sher-Dor-Medresse (1619 – 1636) und auf der rechten Seite die Tily-Kori-Medresse (1646 – 1660). Bei Medressen handelt es sich um Koranschulen, an denen Materien abseits der Religion gelehrt werden. (siehe erstes Foto dieses Berichtes)

Das sehenswerte Shohizinda-Ensemble ist eine der größten Nekropolen Zentralasiens, umfasst über 20 Gebäude die zwischen dem 11. und dem 19. Jahrhundert errichtet wurden. Daneben verfügt Samarqand auch über einen jüdischen Stadtteil samt Synagoge.

Die zwei Tage, die wir hier verbrachten, vergingen unheimlich schnell. Nächstes Ziel unserer Usbekistan-Reise war Buchara. Dazu nutzen wir den Zug „Sharq“. Dabei handelt es sich um eine lokbespannte Garnitur mit modernisierten Wagen. Nachdem der Zug Kurswagen nach Karshi mitführte, erreichte er Samarqand mit zwei Lokomotiven der Serie O'Z-Y. In unserem Sitzwagen wurden wir direkt vor den Bildschirmen platziert, auf denen sich während der gesamten Fahrt – in ohrenbetäubender Lautstärke – eine der sattem bekannten Quizsendungen abspielte. Wir verstanden natürlich kein Wort, aber zwei Mitreisende fanden das Darbrachte unheimlich komisch.

Der moderne Bahnhof von Buchara befindet sich weit außerhalb des Stadtzentrums. In früheren Jahren gab es noch eine Verbindungsstrecke zum alten und zentrumsnahen Bahnhof. Diese kurze Bahnstrecke ist jedoch schon seit Jahren stillgelegt. Das alte Bahnhofsgebäude blieb bestehen und wurde zu einer russisch-orthodoxen Kirche umfunktioniert. Im September 2017 fanden gerade die letzten Arbeiten statt. Zur Einweihung hatte sich sogar der Moskauer Metropolit angesagt.

Buchara selbst ist eine alte Oasenstadt im Verlauf der Seidenstraße. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Stadt von einem Emir regiert, dessen Dynastie für ihre Grausamkeit bekannt war. Im Jahr 1868 mussten aber die wesentlichsten Regierungsgeschäfte an den russischen Zaren abgetreten werden. Zuerst bestand aber das Emirats noch innerhalb des Russischen Reiches weiter. Nach der Oktoberrevolution verließ mit Alim Khan der letzte Emir Buchara. Er fand in Afghanistan sein Exil. Nach kurzer Existenz einer Volksrepublik Buchara wurde die Stadt samt Umland im Jahr 1924 vollständig in die UdSSR eingegliedert.

Das Zentrum der Stadt ist der Labi Hovuz, ein Gebäudeensemble, das an einem künstlich angelegten Teich liegt. Dieser Teich stellte bis Mitte der 1920er-Jahre die einzige Wasserversorgung für die Stadt dar. Der „Buchara-Wurm“, der sich in den Körpern der Menschen einnistete, war ein Ergebnis dieser unhygienischen Verhältnisse. Dieser Wurm wurde von den dortigen Barbieren aus dem Körper gezogen, ein mehrtägiges Unterfangen, das durchaus auch letal enden konnte. Durch die UdSSR wurde die erste Trinkwasserversorgung installiert.

Buchara verfügt ebenfalls über zahlreiche orientalische Sehenswürdigkeiten: Das älteste Bauwerk Zentralasiens ist das Samaniden-Mausoleum aus dem Jahr 907. Zahlreiche Moscheen und Medres-

sen zeigen sich in der Stadt. Als traditionelle Handelsstadt verfügt Buchara auch über alte Basargebäude. Das rund 50 Meter hohe Kalon-Minarett aus dem Jahr 1127 diente während der Zeit des Emirats auch als Richtstätte. Die Delinquenten wurden vom Turm heruntergeworfen. Auch Buchara verfügt über ein jüdisches Stadtviertel mit eigener Synagoge.

In den Nachtstunden des zweiten Tages verließen wir Buchara wieder und kamen gegen Mitternacht in Navoj an. Hier mussten wir umsteigen. Gegen 2.00 Uhr morgens fuhren wir planmäßig mit Zug-Nr. 56 „Amudarja“ weiter nach Urgentsch, wo wir nach rund zehn Stunden Fahrzeit ankamen. Die Landschaft präsentierte sich wieder als Wüstengegend - diesmal die Wüste Kysylkum - ohne jegliche landschaftlichen Höhepunkte. 70 % der Fläche Usbekistan bestehen aus Wüstenlandschaften.

Vor dem Ausgang des Bahnhofs Urgentsch befand sich eine größere Menschenmenge, lautstark schreiend und von der Polizei bewacht. Sollte etwa eine Demonstration im Gange sein? Wie wir jedoch ziemlich bald bemerkten, handelte es sich um Taxifahrer, die lautstark um die aus dem Zug ausgestiegenen Fahrgäste warben. Für viele davon, und auch für uns, war Chiva das wirkliche Ziel. Der Obusbetrieb zwischen Urgentsch und Chiva wurde leider einige Monate vor unserer Ankunft eingestellt, die Anlagen waren jedoch noch vorhanden. So ließen wir uns auch von einem Taxifahrer anwerben, der uns an unser Ziel brachte.

Chiva war die letzte Stadt auf unserer Seidenstraßen-Tour. Die übersichtliche Altstadt befindet sich innerhalb der Stadtmauern, es handelt sich auch hier um eine Oasenstadt. Chiva wurde im Jahr 1873 von russischen Truppen eingenommen, war 1920 bis 1925 Hauptstadt der Volksrepublik Choresmien und zwischen 1925 und 1991 Teil der Sozialistischen Republik Usbekistan im Verband der UdSSR.

Auch in Chiva stehen zahlreiche bedeutende Baudenkmäler, herausragend sind der Tasch-Hauli Palast und das Minarett Kalta Minor. Dieses Minarett sollte ursprünglich eine Höhe von 70 Meter erreichen und damit das höchste Minarett des Islams darstellen. Es kam allerdings über eine Höhe von 26 Meter nicht hinaus. Die gesamte Altstadt steht unter dem Schutz der UNESCO und gehört damit auch zum Weltkulturerbe der Menschheit. Vor einem der Stadttore befindet sich der sehenswerte Basar mit seinen orientalischen Farben und Gerüchen. Ein Tag reichte aus, um die Altstadt ausführlich zu inspizieren.

So brachte uns am übernächsten Vormittag ein Taxi wieder zum Bahnhof von Urgentsch. Mit Zug 324 (Taschkent – Volgograd) verließen wir Urgentsch um die Mittagszeit. Um das Territorium von Turkmenistan zu umgehen, wurde von Usbekistan eine eingleisige und nicht elektrifizierte Neubaustrecke zwischen Miskin und Nukus gebaut. So konnte Nukus, die Hauptstadt der autonomen Region Karakalpakistan, direkt an das Eisenbahnnetz Usbekistans angeschlossen werden. Bis auf das Umland von Nukus fuhren wir auch auf dieser Strecke wieder durch eine Wüstengegend.

Nun stand wieder eine Transifahrt durch Kasachstan auf dem Programm. Die Aus- und Einreisekontrollen gestalteten sich wieder unproblematisch. Frequentiert wurde unser Zug, der nur zwei Mal in der Woche fährt, von zahlreichen Usbeken, die in Kasachstan oder in Russland arbeiten. Selbstverständlich war auch ein Speisewagen vorhanden und ein Kellner versorgte uns wieder diversen Köstlichkeiten.

Kurz nach dem Bahnhof von Atyrau befuhren wir eine Brücke über den Ural, der hier ins Kaspische Meer fließt. Wir ließen also Zentralasien mit seinen Kulturdenkmälern aus der Hochblüte des Islams hinter uns und erreichten Europa. Nach einer wei-

Der **Strom Amudarja** ist einer der bedeutendsten Flüsse Zentralasiens. Er entsteht durch den Zusammenfluss von Pandsch und Wachs und berührt auf seinen rund 1.400 Kilometer Länge Afghanistan, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan. Auf Grund übergroßer Wasserentnahme zur Bewässerung in Usbekistan und wegen gesteigerter Verdunstung an mehreren Stauseen erreicht er heute sein ehemaliges Ziel, den Aralsee, nicht mehr. Das ist ein wesentlicher Grund für die Austrocknung des Aralsees und der damit verbundenen ökologischen Probleme.



O'Z Y-0104 macht mit ihrem Zug 010 „Sharq“ im Bahnhof Buchara einen sehr modernen Eindruck, 19. September 2017.



Zug 324 (Taschkent - Volgograd) ändert in Urgentsch seine Fahrtrichtung. Von hier bis ins relativ nahe gelegene Miskin war am 24. September 2017 die Uz TE16M2-029 für die Traktion dieses Zuges eingesetzt.

Die Besichtigung der Stadt Volgograd, letzte große Aufenthalt unserer Reise, stellte einen deutlichen Kontrast zum bisher Gesehenen dar. Standen bisher Sehenswürdigkeiten des Orients im Vordergrund, ging es bei der Besichtigung der Stadt Volgograd, dem früheren Stalingrad, um das sinnlose Sterben auf den dortigen Schlachtfeldern während des Zweiten Weltkrieges. Am Mamajew-Hügel, der ehemaligen Höhe 102, wurde in den 1960er Jahren eine eindrucksvolle Gedenkstätte errichtet. Die Statue „Mutter Heimat ruft“ stellt eine der höchsten Statuen der Welt dar.

Grundsätzlich liegt die Stadt schön am Ufer der namensgebenden Wolga, aber die Erinnerung an die unbeschreiblich unmenschliche Schlacht bedrückt.

Mit Zug Nr. 1 (Volgograd – Moskau) erfolgte am nächsten Tag die Abreise. Auch in bei der Russischen Staatsbahn können mit Fahrkarten der 1. Klasse die bestehenden Business-Lounges benützt werden. Selbstverständlich handelte es sich bei einem Zug Nr. 1 um einen äußerst komfortablen Zug der RZD.

In Moskau wechselten wir von Pavelezky zum Weißrussischen Bahnhof. Die Metro-Linie 5 in Moskau ist als Ringlinie ausgeführt, die die meisten Kopfbahnhöfe der russischen Metropole miteinander verbindet. Vom Weißrussischen Bahnhof erfolgte die Weiterfahrt mit einem direkten Zug nach Brest. Tagsüber hatten wir dort noch Zeit, die Festung der Stadt und das in der Nähe liegende Eisenbahnmuseum zu besuchen.

Mit einem Regionalzug erfolgte der Grenzübertritt ins polnische Terespol, von hier ging es mit einem TLK-Zug weiter nach Warschau. Der Nachtzug „Chopin“ brachte uns pünktlich nach Wien und mit einem Railjet der ÖBB erreichten wir in Bregenz wieder das Ufer des Bodensees. Hier wartete bereits die Anschluss-S-Bahn und am „Heimatabnhof“ Lochau-Hörbranz endete eine eindrucksvolle Reise, die vor gut drei Wochen hier begonnen hatte. ◀

teren Nachtfahrt, während der wir die kasachisch-russische Grenze querten, erreichten wir Volgograd gegen 10.00 Uhr.

Afrosyob 04 als Zug 762 (Taschkent – Buchara) hat den Bahnhof Samarqand erreicht; 17. September 2017.

In der Schlacht um **Stalingrad** ließen rund 700.000 Menschen ihr Leben, über die Hälfte davon auf der Seite der UdSSR. Die Kämpfe wurden Ende August 1942 von der Deutschen Wehrmacht begonnen. Deren Kapitulation am 2. Februar 1943 beendete diese Kämpfe und wird als wesentlicher Wendepunkt im Verlauf des Zweiten Weltkriegs gesehen.

