



LÄNDER - MENSCHEN - EISENBAHNEN

SCHIENENRUNDREISE DURCH DIE UKRAINE

Eine Reisegeschichte von Günter Holle

Angeregt durch das Themenheft Ukraine des FERN – EXPRESS I/2013, beflügelt durch die neue Schlafwagendirektverbindung Wien – Kiew und nicht zuletzt getrieben von Neugier und Interesse an einem weniger bekannten europäischen Land, reiste ich im September 2018 in Begleitung meiner Frau für drei Wochen in die Ukraine, jene große ehemalige Teilrepublik der untergegangenen Sowjetunion, seit 1991 flächenmäßig größter selbständiger Staat innerhalb Europas.

Das prächtige Bahnhofsgebäude von Lviv/Lemberg stammt aus dem Jahre 1904. (7.9.18)

Neben dem Kennenlernen von Land, Leuten und Eisenbahnen hatten wir den Besuch von vier bedeutenden Städten geplant: zuerst Lviv im Osten, also das ehemalige Lemberg der österreichisch-ungarischen Monarchie, danach Odessa, die südliche Perle am Schwarzen Meer, dann Charkiv, die große Industriestadt im Osten, nahe der russischen Grenze und schließlich, als krönender Abschluss, die stolze Landeshauptstadt Kiew.

Los geht's an einem frühen Septembermorgen 2018, kurz vor Sonnenaufgang, und – für uns Taunusbewohner wie immer – in den „heiligen Hallen“ des Frankfurter Hauptbahnhofs, dem großen Tor zur europäischen Schienenwelt, diesmal nicht im Direkt-ICE Frankfurt – Wien, sondern mit Umweg über München. Von dort geht es weiter in den schwarzen Lederpolstern der 1. Klasse im ÖBB - Railjet bis in die österreichische Metropole Wien, unserem Sprungbrett in den Osten, das wir am Nachmittag erreichen (Fahrpreis Frankfurt – Wien in der 1. Klasse für uns beide zusammen 130 Euro).

Nach einer kleinen Stärkung in der gepflegten First-Class-Lounge der ÖBB wird es Zeit für die Weiterfahrt. Der Zug via Budapest nach Zahony an der un-

garisch-ukrainischen Grenze wird bereitgestellt. An seinem Schluss der blaue Kurs-Schlafwagen der Ukrainischen Eisenbahnen (UZ). Beim Einsteigen mit einigen weiteren Reisenden fällt mein Blick einen Moment auf das Fabrikschild mit der Aufschrift „VEB Waggonbau Görlitz DDR“ und eine Jahreszahl kurz vor dem Mauerfall. Ein kleines Erinnerungstück daran, dass die Reise noch vor dreißig Jahren hinter den Eisernen Vorhang geführt hätte, als die Ukraine noch zur Sowjetunion zählte, die bei ihren tausenden Langstrecken-Passagierwaggonen auf solide Qualität aus Ostdeutschland großen Wert legte.

Wir beziehen eine enge Zweibettkabine mit dem typischen, etwas muffigen Geruch und verstauben das Gepäck. Die Betten in den internationalen, unspürbaren Wagen liegen übereinander. Abfahrt pünktlich um 16:42 Uhr - und bald brausen wir durch die tischenebene pannonische Ebene auf die Grenze zu, die wir in Heygeshalom nach kurzem Halt, ohne weitere Grenzformalitäten passieren. Wir verbleiben ja noch auf EU-Gebiet. Hier begann einst der kommunistische Machtbereich mit langwierigen Kontrollen. Gut, dass die Zeiten vorbei sind!

Am frühen Abend läuft der Zug in den großen Hallen-

des Kopfbahnhofs Budapest-Keleti ein. Lok- und Richtungswechsel. Nach 20-minütigem Aufenthalt geht es nun in die Nacht hinein. Ein Abendessen im rollenden Restaurant wäre jetzt schön, aber Fehlanzeige - einen Speisewagen habe ich nicht entdeckt. So legen wir uns schon bald auf die schmalen Bettpritschen zur Nachtruhe - und entschlummern ...

Mitternacht 0:00 Uhr werden wir im ungarischen Grenzort Zahony unsanft aus unseren Träumen gerissen. Es beginnt mit einem halbstündigen Hin- und Herrangieren unseres Kurswagens und dem anschließenden langwierigen Arbeitsprozess des Umpurens von der europäischen Normal- auf die ukrainisch-russische Breitspur (Differenz rd. 9 cm). Danach folgt die Grenzkontrolle: Passkontrolle, Ausreisestempel Ungarn/EU. Kurze Weiterfahrt. Wieder Stillstand. Wir sind auf ukrainischer Seite in Cop (Chop). Pass- und oberflächliche Gepäckkontrolle, Einreisestempel Ukraine.

Ein Visum ist für deutsche (und japanische) Staatsbürger nicht erforderlich! Mittlerweile ist es 1:30 Uhr, bzw. 2:30 Uhr osteuropäischer Zeit, also eigentlich beste Tiefschlafzeit. Aber das gehört nun mal zu den Erlebnissen auf einer Reise mit der Eisenbahn dazu! Nachdem der ganze nächtliche Grenzspuk endlich vorbei ist, hauen wir uns todmüde, aber etwas aufgekratzt wieder aufs Ohr und rollen weiter durch die Nacht, nunmehr schon in unserem Zielland Ukraine, das beruhigt etwas.

7:00 Uhr morgens Aufwachen nach durchfahrener Nacht. Der Schlaf war mehr schlecht als recht. Unter grauem Hochnebel rollt der Zug durch grüne Gebirgslandschaft der Karpaten. Die zweigleisige Strecke folgt einem gewundenen Flusslauf. Vereinzelt Siedlungen und Dörfer werden ohne Halt durchfah-



Der monumentale Kopfbahnhof von Odessa wurde noch in der Stalinära 1952 eröffnet.
(12.9.18)

ren. Die Kilometerschilder entlang der Strecke sind bei 1.600. Das muss wohl die Entfernung bis Moskau sein. Immerhin ist die Ukraine doppelt so groß wie Deutschland, aber nur halb so dicht besiedelt. Sie galt immer als die Kornkammer der UdSSR.

Erstaunlich pünktlich laufen wir um 10:10 Uhr in den großen Hallen des Hauptbahnhofs von Lviv (Lemberg) ein. Nach rund 870 km seit Wien (rd. 1.740 km seit Frankfurt) haben wir unser erstes Ziel erreicht und steigen aus. Die 16-stündige Fahrt kostete uns beiden zusammen 150 Euro bei der Fahrkartenagentur Schöneberg in Berlin. Die nötigen Devisen (Griwna bzw. UAH) erhält man problemlos am Geldautomaten. Der Zug fährt noch über 600 km weiter



Blau ist die Farbe der ukrainischen Fernzüge. Hier der Speisewagen im Nachtexpress Odessa - Charkiv.
(17.9.18)

bis Kiew. Das Bahnhofsgebäude von Lviv ist ein Prunkstück, das einer genaueren Betrachtung wert ist. In dem eleganten Jugendstilgebäude weist eine in Deutsch gehaltene Gedenktafel auf die Ankunft des ersten Zuges aus Wien am 4. November 1861 in der Stadt hin, die einst Provinzhauptstadt von Galizien während der k. u. k. Monarchie war.

Lviv/Lemberg ist eine ungemein sehenswerte und lebendige Stadt, ein kleines Paris des Ostens.

Nicht nur das altösterreichische Erbe ist im Stadtbild noch erhalten, sondern vor allem auch ein einzigartiger Mix aus armenischen, polnischen und galizischen Einflüssen. Altherwürdige Kaffeehäuser und Schokoladenmanufakturen reihen sich an trendige Clubs und schräge Jazzbars. Straßenmusikanten spielen nahezu an jeder Ecke, viele Häuser sind mit Blumengirlanden geschmückt und auch das Nachtleben und die Lokalszene kann mit Prag oder Budapest durchaus mithalten, allerdings ohne die dazugehörigen Touristenmassen. Und die Preise sind mäßig!

Nicht weniger als 5 Tage nahmen wir uns für diese schöne Stadt mit ihren 730.000 Einwohnern Zeit, in der auch Straßenbahnfans auf ihre Kosten kommen. Die nächste Etappe sollte uns nun in einer weiteren Schlafwagenfahrt südwärts bis an die Ufer des Schwarzen Meeres bringen, bis in die Hafenstadt Odessa, eine Entfernung von 750 km.

Am Abend des 11. Septembers rollt unser langer „Train Bleu“ - die Farbe der ukrainischen Züge ist durchwegs blau - an Gleis 1 vor und ist sogleich „ready for boarding“. Wir haben eine Zweibettkabine mit Betten auf gleichem Niveau (1. Klasse) genau in Waggonmitte - und genau mitten in einer ausgelassenen Reisegruppe aus Estland! Das kann ja heiter werden! Egal. Kurz nach 22 Uhr geht die Fahrt im Nachtexpress nach Odessa los - hinein in eine unruhige Nacht. Vorgespannt ist dem Zehn-Wagenzug die gute, altbewährte Doppellok vom Typ WL 80 in klassisch-grünem Livree.

Die 1. Klasse-Zweibettabteile in den Nachtzügen sind geräumig und gemütlich. (17.9.18)

Ich liebe Schlafwagenfahrten, aber diese wurde für uns beide zum Horror. Mit meiner Annahme, dass sich die Esten, allesamt in vorgerücktem Alter, alsbald in ihre Abteile zur Nachtruhe zurückziehen wür-

den, lag ich voll daneben. Das lustige Völkchen bevölkerte den Gang, quasselte durcheinander in einer Sprache (ähnlich finnisch) von der ich trotz voller Lautstärke kein Wort verstand und fiel immer wieder in schallendes Gelächter. Die *Provodniza* in ihrem Kabäuschen schien das nicht zu kümmern und meine wiederholten Proteste verhallten. Meine Frau und ich waren echt müde nach dem langen Tag in der Stadt und hatten zum Mitmachen - vielleicht auf Englisch - keine Lust. Sch.... Gruppenreisen! - dachte ich. Aber es half nichts. Die Herrschaften gingen erst gegen 3:00 Uhr früh schlafen.

Doch auch die schlimmste Nacht geht einmal zu Ende und am nächsten Vormittag kommt der blaue Nachtexpress mit 40 Minuten Verspätung vor dem Prellbock des prächtigen Kopfbahnhofs von Odessa zum Stehen. Die beiden Tickets für die fast zwölfstündige Fahrt hatten wir direkt am Schalter in Lviv für umgerechnet 87 Euro gekauft. Nicht viel für immerhin 750 km.

Ganze sechs Tage haben wir wohlweislich für diese schöne Stadt am Meer eingeplant, nicht zu viel für die weiße Perle am Schwarzen Meer. Sie überrascht uns mit einem geradezu mediterranen Flair, ihren großzügigen Boulevards, ihren hochherrschaftlichen Jugendstilfassaden, ihrem prunkvollen Opernhaus von 1878 nach Wiener Vorbild und der monumentalen Potemkinschen Treppe hinunter zum 30 m tiefer gelegenen Hafengelände. Katharina die Zweite, die einen Handelshafen am Schwarzen Meer brauchte, gründete die Stadt 1794 per Erlass, ließ einen Hafen anlegen und Stadtpläne erstellen. Odessa war von Anfang an eine Vielvölkerstadt. Bis Ende der 1990 Jahre bestand sogar eine direkte Bahnverbindung mit Berlin. Das sommerliche Septemberwetter tat ein Übriges, dass wir uns auch in dieser mit 1 Million Einwohnern drittgrößten Stadt des Landes sehr wohl fühlten.

Zurück zur Bahn. In montagabendlicher Rushhour geht es per Taxi zum Voksal (= Bahnhof) Odessa. Massen von Reisenden finden sich auf dem großen Bahnhof ein und verteilen sich auf den acht Bahnsteigen mit 16 Gleisen. Auch ohne hinter einem Reiseleiter herzulaufen, finden wir beide uns gut zurecht. Schließlich sind wir weltweit geübt darin. Unser Zug steht schon bereit an Gleis 1, demselben, an dem wir Tage zuvor angekommen sind. 17 blaue Wagen zähle ich von hinten bis zur Lok, wieder ein stattliches „blaues Wunder“. Züge solcher Länge sind hier normal, bei uns eher selten. Die anfänglich gestreng dreinblickende *Provodniza* in weißer Bluse und blauem Rock können wir vor Abfahrt noch für ein Einstiegsfoto mit ihr gewinnen. Das ist schon mal ein gutes Zeichen des Wohlwollens und nicht selbstverständlich in diesen Ländern des ehemaligen Kommunismus. Aber mit Respekt, Höflichkeit und etwas Diplomatie kommt man auch dem Menschen in Dienst und Uniform näher.

Wir sind in Wagen 5 wieder in einem Zweibettabteil untergebracht - und es gibt keine lärmende Reisegruppe im Waggon - juhu! Gegen 18:30 Uhr setzen sich 17 alte „Ammendorfer“ in Bewegung am Haken einer starken Elektrolok. Für zusammen ganze 66 Euro geht es auf eine fast 14 stündige Reise - 765 km bis zur zweitgrößten Stadt der Ukraine: Charkiv (ehemals Charkow). Bald geht die Sonne hinterm flachen Horizont unter und bei einem schönen Abendrot rol-



len wir in die noch warme ukrainische Septembernacht hinaus. Gern hätten wir auf dieser Reise ja auch mal der Halbinsel Krim einen Besuch abgestattet, aber sie ist ja nun von den Russen besetzt und daher wäre ein Grenzübertritt nicht unbedingt ratsam und wohl auch nicht einfach gewesen.

Zum Abendessen begeben wir uns in den PECTOPAH, also den Restaurantwagen. Darin schwere braune Vorhänge vor den Fenstern - ein bisschen alte Orient-Express-Romantik. Es gibt *chicken* und *pork*, garniert mit Kartoffeln und Gemüse, dazu ein *Pivo* (Bier) und ein Wasser. Das Ganze für zwei Personen zusammen umgerechnet für rund 12 Euro! Und dann: gute Nacht!

Mit Sonnenaufgang um 6:30 Uhr in der Frühe werde ich munter, erhebe mich vom schmalen Nachtlager, mache die ersten Fotos des Tages und springe in die Kleider. Das Land ist flach und grün. Der Zug rollt darin in schöner Gleichförmigkeit von geschätzten 100 km/h dahin. Haltestationen sind Kolomak, Loboty, Nova Bavariya. Soweit kann ich die kyrillische Schrift entziffern. Dann nähern wir uns dem Bannkreis der zweitgrößten Stadt der Ukraine mit anderthalb Millionen Einwohnern: Charkiv, ehemalige Hauptstadt der einstigen Sowjetrepublik Ukraine, damals noch Charkow geheißen.

Pünktlich um 8:20 Uhr läuft Express No. 60 in seiner Endstation ein. Fahrtziel erreicht, Etappe geschlagen! Ein Monumentalempfangsgebäude in gelbem Anstrich und mit riesigen runden Säulen nimmt uns auf. Uns unverständliche Lautsprecherdurchsagen wabern pausenlos durch die riesige Halle. In einer Ecke ein kleines Bahnbuffet mit einem riesigen, überdimensionalen Samowar: es gibt nur Chai, also Tee. Erst mal in Ruhe frühstücken und die Seele nachkommen lassen. Währenddessen bitten zwei Wachpolizisten höflich um kurze Einsicht in unsere Reisepässe. Hier herrscht Ordnung. Richtig so!

Ausnahmsweise mal per Taxi geht's dann hin zum vorgebuchten Quartier, einer hübschen kleinen Privatpension zum Superzimmerpreis von 19 Euro, mit Frühstück zwei Euro mehr. Per Tram machen wir uns dann auf den Weg ins Stadtinnere. Erster Eindruck: breite Straßen und einige sozialistisch-protzige Gebäude, anders als Lemberg und Odessa. „Charkiv ist keine Schönheit“, schreibt mein kleiner Reiseführer, und weiter: „Trotzdem strahlt die zweitgrößte Stadt der Ukraine viel Energie aus.“ Dennoch - es gibt auch hier schöne Kaffeehäuser und Restaurants und wunderschöne orthodoxe Kirchen, in denen sich immer fromme Beter einfinden, auch junge. Ihre Inbrunst beeindruckt mich immer wieder, nachdem doch der Kommunismus den Glauben 70 Jahre lang so verpönte, wenn nicht regelrecht unterdrückt hat. In unseren westlichen freiheitlichen Wohlstandsländern verdunstet er immer mehr.

In Charkiv gibt es auch definitiv den größten Platz Europas mit 12 ha. An ihm liegt das imposante, dreiteilige Derschprom-Gebäude der staatlichen Industrie. In den Nachbargebäuden sitzen die Universität und das Stadtparlament. Daneben liegt der große Schewtschenko-Park, die grüne Lunge der Stadt. Und das Septemberwetter: wie im Hochsommer! Das Beste für uns Eisenbahnfreaks aber: Charkiv hat ein großes, sehenswertes Eisenbahnmuseum! - und zwar ganz in der Nähe des Bahnhofs. Und der Eintritt ist



zudem noch frei! Erst vor vier Jahren wurde es eröffnet. In drei Hallen zeigt es die Geschichte der sowjetischen und späteren ukrainischen Eisenbahnen in Dokumenten, Fotos, Modellen und realen Gegenständen. Im großen Freigelände steht viel rollendes Material sehr fotografierfreundlich auf mehreren langen Gleisen, also auf Abstand, darunter auch einige charakteristische Loktypen. Beiläufig lernen wir auch noch den Direktor des Museums kennen, Herrn Andrey Prochorov. Leider hapert es mit seinen Englischkenntnissen und auch die Erklärungen im Museum und an den Fahrzeugen sind nur auf ukrainisch, also in kyrillischer Schrift gegeben. Und dennoch: der Besuch lohnt allemal!

Kiew hat den größten Durchgangsbahnhof des Landes mit gleich zwei Empfangshallen. Dies ist die modernere auf der Westseite. (25.9.18)

Nach drei ganzen Tagen in Charkiv muss es weitergehen, die letzte von drei Reisewochen bricht an.

Nun steht noch die Hauptstadt Kiew auf unserem selbstgemachten Programm. Dazu müssen wir früh raus, um nach den zwei Schlafwagenfahrten auch mal mit einem Tageszug durch das große Land zu reisen. Eine Etappe von rund 500 km liegt vor uns. Dazu nehmen wir den 7:23 Uhr Morgen-Intercity, einen der neuen, neun-teiligen Elektrotriebzüge, den

Elektrolok WL 22 aus dem Jahre 1947 im Freigelände des Eisenbahnmuseums in Charkiv. (19.9.18)



die Ukrainische Staatsbahn bei Firma HYUNDAI – ROTEM in Korea beschafft hat. Die Züge fahren ruhig und angenehm. Ihr Spitzentempo ist 160 km/h. Fahrpreis in der 1. Klasse: umgerechnet ganze 16,40 Euro pro Person!

Ich wiederhole: die Ukraine ist für unsere Begriffe in jeder Hinsicht ein preisgünstiges Reiseland. Tickets sind problemlos auch online zu besorgen.

Bald braust der Zug mit Maximaltempo auf der zweigleisigen wichtigen Magistrale zwischen den beiden größten Städten des Landes ostwärts durch das flache Land. Nach einem Spaziergang durch fünf vollbesetzte Waggons komme ich endlich an die Mini-Coffee-Bar, an der ein Becher Kaffee für 1,- Euro zu haben ist. Angeblich gäbe es auch einen Trolley-Service. Aber der ließ sich bisher noch nicht sehen. Der Zug ist an diesem Freitag zu fast 100 Prozent besetzt, sowohl in der 2. als auch in der 1. Klasse.

Es gibt nur wenige Zwischenhalte. Der erste ist in der Stadt Poltava. Danach ist die Strecke für eine ganze Weile eingleisig. Zweiter kurzer Stopp ist in Lubry. Es wird deutlich: die Ukraine ist ein großes, aber dünn besiedeltes Land. Die Zeit vergeht und nach knapp fünf Stunden Fahrt laufen wir mit nur 3 Minuten Verspätung nach genau 491 km im Hauptbahnhof von Kiew ein.

Das errechnete Durchschnittstempo: beachtliche 104 Kilometer in der Stunde. Nun heißt es wieder. Kofferchen schnappen und sich einmal mehr zurechtfinden in dem Riesenbahnhof mit seinem Menschengewimmel, seinen fremdländischen Lautsprecherdurchsagen und seinen Direktverbindungen

nach Wien und Warschau, Moskau und St. Petersburg, Riga und Odessa, um nur einige Fernziele zu nennen.

Nun liegt als krönender Abschluss unserer Rundreise durch die Ukraine noch ein letztes, langes Wochenende in ihrer 3-Millionen Metropole Kiev, Kiew oder Kyiv am breiten Dnjepr-Fluss vor uns. Für vier Nächte logieren wir im großen Hotel UKRAINE direkt am zentralen Unabhängigkeitsplatz Majdan, dessen pulsierendes Leben wir von unserem Zimmerfenster im 13. Stockwerk weit überblicken können, ein Glücksfall! Hier fanden vor Jahren Protestkundgebungen gegen die damalige Regierung mit blutigen Unruhen statt. Jetzt ist alles wieder friedlich. Mitten auf dem Platz die 65 m hohe Freiheitsssäule. Hier verläuft auch der Kreschtschatyk, Kiews mehrspuriger Prachtboulevard und lebhaftes Bummel-, Fest- und Partymeile zugleich.

Kiew, die „Mutter aller russischen Städte“ ist auf mehreren Hügeln erbaut. Auf einigen davon leuchten die goldenen Kuppeln der orthodoxen Kirchen und barocken Kathedralen, einige davon Unesco-Weltkulturerbe. Auf endlosen Rolltreppen erreicht man die mit 100 m unter der Erde tiefsten Metrostationen der Welt, die sich in ihrer prachtvollen Ausgestaltung mit denen von Moskau messen können. Eine Fahrt kostet umgerechnet 24 Eurocent. Mit einer Linie fahren wir hinaus zur „Mutter Heimat“, eine über 100 Meter hohe eiserne Monumentalstatue, die Schwert und Schild in den blauen Himmel reckt und den glorreichen Sieg über die Faschisten symbolisiert. Im Sockel erinnert ein großes Museum an die Schrecken des Großen Vaterländischen Krieges gegen Hitler-Deutschland von 1941 bis 1945. Etwa 300 m weiter

**Zwei Dampf-
lokomotiven aus
Sowjetzeiten im
Eisenbahnmuseum
Charkiv. (19.9.18)**



befindet sich ein großes Freilicht-Panzermuseum. Im umliegenden Park des ewigen Ruhmes lodert zu Füßen eines Obelisken die ewige Flamme zu Ehren des unbekanntenen Soldaten. Von hier oben bietet sich ein weiter Blick über die Stadt, über den breiten Dnjep und die am Horizont liegenden Hochhäuser der neueren Wohnstädte.

Soviel in Kürze über die überaus sehenswerte Hauptstadt der Ukraine. Es ist Montagmorgen und der Alltag hat die Stadt wieder fest im Griff nach dem lautstarken, feuchtföhlichen Taumel des Erntedankfest-Wochenendes, das wir rein zufällig miterleben konnten. Jetzt sind es nur noch vier Reisetage. Das Ende ist in Sicht. Der Countdown läuft. Die Heimreise beginnt. Am frühen Nachmittag wird der lange Expresszug mit zwei Direktschlafwagen nach Wien bereitgestellt. Wieder beginnt Hektik und Lauferei. Jeder sucht seinen Waggon. Fahrscheinkontrolle durch den *Provodnik* (Waggonbetreuer) beim Einstieg,

Bezug der bekannt engen Zweibettkabine im alten „Ammendorfer“ und um 14:07 Uhr rollt der lange Schienenkonvoi an. Anderthalbtausend Kilometer in knapp dreiundzwanzig Stunden liegen vor uns - bis Wien. Diese alten internationalen UIC-Schlafwagen sind doch ganz schön in die Jahre gekommen und entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard. Das Enttäuschendste aber: der lange Zug hat keinen Speisewagen, sodass man auf die enge Abteil „festgenagelt“ und auf Selbstverpflegung angewiesen ist. Dennoch - die Hauptsache ist: wir kommen vorwärts.

Stundenlang rollen wir mit gleichmäßigem Tempo durch weite, unspektakuläre und menschenleere Landschaft dahin, versorgt mit heißem Tee aus den hübsch ziselierten Teegläsern. Jetzt gegen Ende September, hat auch schon die Laubfärbung eingesetzt und die Fahrt hat etwas vom tagelangen Reisen in Sibirien. Nach Aussage des *Provodnik* fährt der Zug ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt bis Lviv/Lemberg, also rund 630 km.

Und tatsächlich, erst nach 5 Std. 40 min. Non-stopfahrt kommt unser IC 749 in den abendlichen Hallen des Hauptbahnhofs der großen Stadt zum Stehen, die wir zwei Wochen zuvor in Richtung Odessa in der oben beschriebenen Horror-Nachtfahrt verließen. Hier schließt sich also der Kreis unserer großen Rundreise, die uns rund 2600 km durch dieses große Land geführt hat. Hier in Lviv werden nun die beiden Schlafwagen nach Wien vom Stammzug abgezogen und von einer Rangierlok einem kurzen Zug aus drei Wagen am Nachbargleis beigestellt. Der eigentliche Stammzug fährt weiter bis zum Endziel Ivano-Frankivsk in den Karpatenausläufern.

Wir Schlafwagenpassagiere haben nun eine Aufenthaltszeit von über einer Stunde, Zeit genug um sich vor der Nachtruhe noch einmal richtig zu bewegen und die letzten Griwna (ukrain. Währung) unter die Leute zu bringen, z.B. durch preiswerten Proviantkauf. Ab Wien müssen wir wieder tiefer in die Tasche greifen.

Genau um 21:00 Uhr geht es dann weiter, hinein in die Nacht, eine Vollmondnacht bei klarem Himmel. Draußen ist es schon empfindlich kühl, der Endlossommer scheint sich zu verabschieden. Aber im Abteil ist es mollig warm geheizt und wir entschlummern alsbald im sanft wogenden Rhythmus der Schienenmelodie ...



Nachts um zwei Uhr reißt der Schaffner die Abteiltür auf und ruft: „Passe, Passe!“ (nicht: Pässe). Auch wenn wir benommen ins grelle Abteillampenlicht blinzeln - wir wissen Bescheid: wir sind an der Grenze in Cop (Chop) angelangt. Die Reisepässe werden von einer Grenzbeamtin in Kampfanzug eingesammelt. Eine andere, in Zivil, fordert uns auf, unsere Koffer zu einer Inspektion zu öffnen, die dann sehr oberflächlich verläuft. Stillstand. Dann etwas unsanftes Hin- und Herrangieren. Wieder wissen wir Bescheid: nun werden gleich die Breitspurdrehgestelle der beiden internationalen WL gegen solche der Standardspurweite ausgetauscht, wie sie bekanntlich der englische Erfinder der Eisenbahn, George Stephenson schon 1829 festlegte: 1.435 mm. Dazu werden die Wagenkästen mit einer Spindelanlage ein kleines Stück angehoben und nach Austausch wieder abgesenkt. Ein umständlicher, arbeitsintensiver und zeitraubender Vorgang, den eine Handvoll nächtlicher Heizermännchen flink und routiniert verrichtet – bei trübem Funzellicht und unter freiem Himmel.

Nach Abschluss der Arbeiten werden die beiden Kurswagen per Diesellok sodann langsam über die EU-Grenze ins Nachbarland Ungarn verschoben, wo im Grenzbahnhof Zahony erneut eine Pass- und Gepäckkontrolle statt findet. Erst nach geschlagenen zweieinhalb Stunden, also um 4:30 Uhr MESZ ist der ganze nächtliche Spuk des Übergangs vom Osten in den Westen endgültig beendet und wir rollen auf bestem EU-Gleisunterbau völlig erschütterungsfrei durch die Tischebene, von einem schönen vollen Mond erhellte Puszta auf Budapest zu.

Trotz der gestörten Nachtruhe erlebe ich als Frühaufsteher mit Blick vom letzten Waggon auf das zurückbleibende schnurgerade silbern gleißende Doppel-Schienenband den Sonnenaufgang an einem wolkenlosen Septemberhimmel, während die große weiße Scheibe des Mondes allmählich verblasst. Ein schöner Moment, eine „Sternstunde“ auf Schienen ...

An dieser Stelle möchte ich meine Reisegeschichte „Mit dem Zug durch die Ukraine“ beenden. Denn nach einem herrlichen, sonnigen „Zugabetag“ in Wien geht es im ICE mit Pleiten, Pech und Pannen in Richtung Frankfurt/M weiter. Aber darüber schweige ich lieber ... ◀

**Kleine "Teezere-
monie" mit
ukrainischen
Haselnusswaffeln.
Ein Stilleben im
Schlafwagenabteil.**

(26.9.18)