

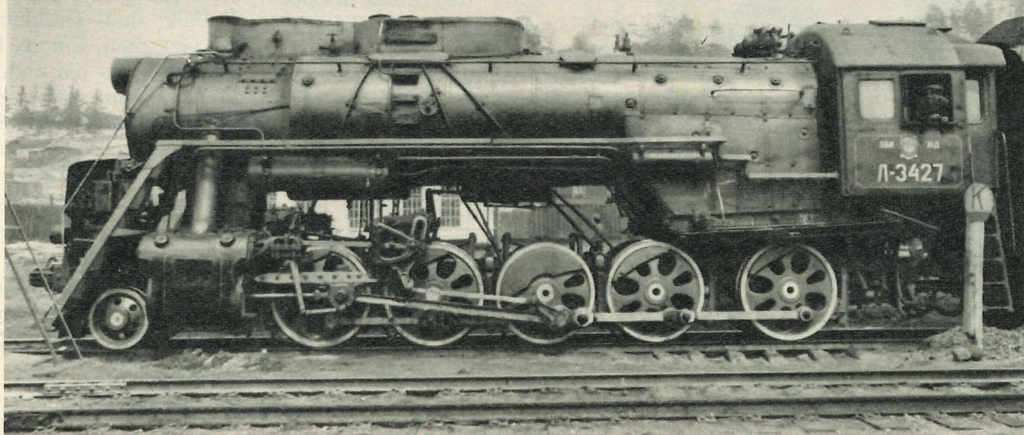
DURCH SIBIRIENS "WILDEN OSTEN"

Nach neuen sowjetisch-chinesischen Grenzzwischenfällen wurde in Moskau bekanntgegeben, es sei Ausländern bis auf weiteres verboten, die Randgebiete der Sowjetunion im Fernen Osten zu bereisen. Auf den folgenden Seiten berichtet ein junger Schweizer von seinem kürzlichen Transsibirien-Trip



9 400 Kilometer misst die extrabreite Doppelspur von Moskau nach Nachodka — direkt durch die von China beanspruchten Gebiete entlang Ussuri und Amur.

Alte sibirische Dampflokomotive: Symbol bald verlorener Eisenbahnromantik. Bald wird auch das letzte Teilstück elektrifiziert sein.



Eine
SI-Exklusiv-
Reportage
von WALTER
J. KAMM,
ZÜRICH



Im Transsibirien-Express entlang der heissen Grenze zwischen China und Russland



Friedlicher Sturm auf «die Transsibirische».



Typisches Landschaftsbild aus dem von China beanspruchten Grenzgebiet im



sowjetischen Fernen Osten. Während sich die Taiga bereits im Frühlingskleid zeigt, treibt noch Wintereis diesen Zufluss des Ussuri hinab.

Transsibirien: ein Reisetip für Verrückte? Keineswegs – eher ein Geheimtip für Abenteurer! Immer mehr Globetrotter ziehen es vor, sieben Tage in der Eisenbahn zu hausen, als – für fast dieselben Kosten – per Iljuschin-62-Jet in 7 Stunden von Chabarowsk nach Moskau zu fliegen. Im Interesse abenteuerlustiger Europäer ist zu hoffen, dass die Reise für Ausländer bald wieder erlaubt wird.



Die nächtliche «rollende Party» wird «doppelstöckig» gefeiert.



Ob Hügelnd oder Ebene, ob Sumpf oder Urwald: Birken und Telefonstangen



fehlen nie. Diese einst zu China gehörenden Gebiete sind teilweise kaum besiedelt — eine Herausforderung ans hungrige 700-Millionen-Volk.



Halt auf offener Strecke im Grenzgebiet zur Mandschurei. Nur die Emanzipation der russischen Frau kennt keine Grenzen: Mürrische Männer und fröhliche Frauen halten gemeinsam die 9400 km lange Doppelspur instand.

Die Transsibirische Bahn gilt als Hauptschlagader der Sowjetunion. Ohne sie wären nicht 25 Millionen Russen als Pioniere in den «Wilden Osten» gezogen, um dort das grösste Land der Welt zu erschliessen. Doch diese Lebensader ist äusserst verwundbar: Während Tausenden von Kilometern liegt sie im Wirkungsbereich chinesischer Artillerie.



Esswaren-Kiosk und Lenin-Schmuck fehlen beim kleinsten Bahnhof nicht.



Chabarowsk hat von vielem wenig. Fazit: Keine Autos — kein Verkehrslärm!



Irkutsk: Auf Schritt und Tritt begegnet man Lenins und Soldaten.



Ein Hauch der nahen Mongolei: Nomaden eines paläo-asiatischen Volkes.

Zwischen dem Pazifik und Moskau hält der Transsibirien-Express 82mal, also durchschnittlich alle zwei Stunden. Zwischen Ussuri und Ural sind jedoch nur drei, vier Städte für Ausländer zugänglich. Von diesen erweist sich Irkutsk, Sibiriens alte Hauptstadt, dank seiner Gegensätze, seiner Atmosphäre und bunten Vielfalt als lohnendstes Etappenziel.



Irkutsk's alter Stadtteil erinnert noch stark ans zaristische Russland; im Hintergrund eine der wenigen noch nicht geschlossenen Kirchen.



Der berühmte Baikalsee ist bis zum Frühsommer von einer fast meterdicken Eisschicht bedeckt — die ihn allerdings nicht attraktiver macht.



Festtag in Nowosibirsk: Zutrittskarten zur Militärparade erhalten nur «bewährte» Arbeiter...



Ausblick vom Zug: Charakteristische Holzhaus-Siedlung im Sumpfbgebiet «irgendwo hinter dem Ural».



Der Kreml einmal anders. Hier endet — oder beginnt — das eigenwillige 1000-Franken-Reiseabenteuer.

Sayonara, Nippon!» Zusammen mit rund zweihundert weiteren Passagieren, davon die Hälfte Nicht-Russen, verlassen wir an Bord der mit dem Hammer-und-Sichel-Emblem geschmückten M/S «Khabarovsk» den Hafen von Yokohama. In einer gemütvollen 54-Stunden-Fahrt — während der man sich an Wodka, Borschtsch und Kaviar, an Lenin, Ländlermusik und Propagandafilme gewöhnen kann — umfahren wir Japans Hauptinsel Honschu und steuern schliesslich den wichtigen Handels-hafen von Nachodka an (Wladiwostok ist seit vielen Jahren militärisches Sperrgebiet). Hier, am Japanischen Meer, beginnt der längste Heimweg auf dem Schienenweg: Er dauert üblicherweise 1—2 Wochen und endet nach rund 12 000—13 000 km irgendwo in Westeuropa. Dazwischen liegen unzählige unvergessliche Intermezzi und natürlich aufschlussreiche Begegnungen und Gespräche mit Menschen aus allen Teilen der Sowjetunion sowie Globetrottern aus einem Dutzend weiterer Länder. Zu sehen gibt's neben der wechselvollen sibirischen Landschaft sowohl alte Städte mit geschichtsträchtigen Namen wie auch ein völlig neues, modernes Zukunftsland mit Pionieren, die auf Moskau pfeifen. Und doch geschieht es täglich mehrmals, dass mir von übereifrigen Bahnbeamten das Fotografieren recht handgreiflich «verboten» wird — auch wenn es sich nur um eine harmlose Birkenwald-Landschaft oder wahre Ungetüme von Dampfloks mit Leninporträts auf ihrer Frontseite handelt.

Das Abenteuer dieser (Alp-)Traumreise beginnt schon in Tokio mit den Komplikationen des Buchens, setzt sich in Nachodka mit der gründlichsten je erlebten Zollkontrolle (wenigstens bei mir!) fort und findet einen ersten Höhepunkt, als ich bei einem Zwischenhalt die Zugsabfahrt beinahe verpasse und gerade noch knapp auf den hintersten Waggon aufspringen kann. In Chabarovsk verlassen uns die meisten Mitreisenden, um den vermeintlichen Eisenbahn-Strapazen durch den Flug nach Moskau zu entgehen. Schade! Denn sie verpassen die spannendste und unterhaltsamste Bahnreise ihres Lebens — von den einmaligen Erlebnissen bei Städteaufenthalten ganz zu schweigen. — Erst nach Nowosibirsk beginnt das Leben in der Eisenbahn etwas eintöniger zu werden — aber noch lange nicht langweilig. Sogar die in Sibirien vergeblich erwartete Schneelandschaft treffen wir noch im Uralgebirge. Ural — das tönt, von Osten kommend, schon beinahe «heimatlich». Und als wir am nächsten Tag wirklich das uns von zahlreichen Zeitungsbildern «altvertraute» Moskau der Pauschal-Touristen erreichen, haben wir — wenigstens einen Moment lang — geradezu das Gefühl, nach Hause zu kommen.

W. J. K.