

Hof. Die sieben Sonderwagen der 1. Klasse verfügen über Abteile mit je zwei Betten und eigenem Waschbecken. Sie können zusammen etwa 120 Reisende aufnehmen. Im russischen Grenzbahnhof Brest werden noch drei Speisewagen und ein Wagen für das Versorgungspersonal angehängt. Gleichzeitig erfolgt dort die Umrüstung der Schlafwagen von der Normalspur (1435 mm) auf die russische Breitspur (1524 mm). Der Zug fährt mit den Reisenden in eine Betriebswerkstatt ein. Dabei wird der Gleisabstand allmählich soweit vergrößert, daß er gerade noch für die Normalspur befahrbar ist. Damit die Dreh-Fahrgestelle nicht abrutschen, sind innerhalb der Schienen sogenannte Zwangsführungsschienen angebracht. Der Gleisabstand ist nun die kleinstmögliche Weite der Breitspur. Nach dem Versperren der Türen, Auseinanderkuppeln der Wagen und Lösung der Fahrgestelle werden die Wagen mitsamt den Reisenden mit

Hebeböcken von den Fahrgestellen abgehoben. Dann werden die Fahrgestelle für Normalspurweite abgezogen und die Breitspur-Fahrgestelle von der anderen Seite nachgeschoben. Nach Absenken der Wagen werden die technischen Verbindungen wiederhergestellt und gleichzeitig die russischen Kupplungen zur Wagenverbindung montiert. Der ganze Vorgang dauert etwa 30 - 45 Minuten, ohne daß die Reisenden die Wagen verlassen müssen. Bei der Ausfahrt aus der Betriebswerkstatt wird der Gleisabstand nochmals geringfügig erweitert und auf das ganze Maß der russischen Breitspur gebracht.

Die Schienenstrecke der von einem Reisebüro veranstalteten Sonderfahrt beträgt insgesamt 11130 km. Rechnet man die Besichtigungsaufenthalte in Warschau, Minsk, Moskau, Novosibirsk und Irkutsk ab, so ergibt sich eine reine Fahrzeit von 10 1/2 Tagen. Das letzte Teilstück der Transsibirienstrecke mit 760 km von Chabarowsk am Amur nach Wladiwostok am Pazifischen Ozean ist nicht mehr Bestandteil dieser Reise, da sie wohl durch militärische Sperrgebiete führt.

Die ersten Projekte für eine transsibirische Bahn erschienen in den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts; die Arbeiten begannen aber erst in den 90er Jahren. 1905 war die durchgehende Schienenverbindung zwischen Moskau und Wladiwostok verwirklicht. War der westliche Teil der „Transib“ der Erschließung und Entwicklung Sibiriens gewidmet, so entstand der ostwärtige Teil vorwiegend aus strategischen und politischen Gründen; er führte allerdings durch die Mandschurei, also über chinesisches Territorium. Nach dem unglücklichen Ausgang des russisch-japanischen Krieges (1904/05) wurde 1908 mit dem Bau der weiter nördlich verlaufenden Amur-Strecke über Chabarowsk begonnen, die endgültig 1916 fertiggestellt wurde.

Fotos vom Verfasser

Wilhelm Barthel, Beerbach, Im Lohe 7, 8560 Lauf

Alfred Dietz

Erntezeit

Erntezeit,
jubeln die Grillen
im Sirrgras.
Proben die Stare
die Abschiedsfuge,
wiegt der Wind sich
im Nebel
unter den Weiden am Bach.

Nach dem Glockenruf
falten die Bauern
die Hände,
krümmen den Rücken
zum Dankgebet
für des Sommers
fruchtreiche Ernte.

Alfred Dietz, Gewerbestudienrat a. D., Hindenburgstr. 19, 4980 Bünde 1