

«Hi folks, wir fahren wieder weiter!»

Von Auckland bis zum Milford Sound - mit Bahn und Bus
quer durch Neuseeland

von Ion Karagounis

"Sit back, relax and enjoy your trip with us", eine Aufforderung, die wir im Laufe der nächsten 30 Tage noch oft hören werden. Die Zugsmangerin heisst uns willkommen zur Reise im "Geyserland", der uns von Auckland nach Rotorua bringen soll.

Neuseeland umweltfreundlich mit Bahn und Bus kennenlernen? Und dabei nicht auf die schönsten Naturwunder verzichten? Ist das überhaupt möglich in diesem Land mit seinen grossen Distanzen und seiner dünnen Besiedlung, wo das Auto das Hauptverkehrsmittel ist, wo für Reisen zwischen Nord- und Südinsel meist das Flugzeug benutzt wird und wo Heerscharen von Mauimietcampern unterwegs sind?

Gewisse Zweifel befielen uns schon, als wir am frühen Morgen am Hauptbahnhof der Millionenstadt Auckland eintrafen: Schalter- und Warteraum riesig, die wenigen Wartenden verlieren sich darin; daran anschliessend eine Halle, ganz menschenleer; links die Abgänge zu den Toiletten, rechts ein schmaler Durchgang zu den Perrons, zwei an der Zahl, Nummer 1 nach Rotorua, Nummer 4 nach Wellington. Gras wächst zwischen den Schwellen. Gleis 2 und 3 gibt's scheinbar seit längerer Zeit nicht mehr.

Ganze fünf Züge verlassen diesen Bahnhof pro Tag, zwei nach Wellington, zwei nach Rotorua und einer nach Tauranga. Das staatlich betriebene Eisenbahnnetz wurde während der letzten Jahre auf die wichtigsten Hauptstrecken reduziert, für den Personenverkehr stehen etwas über 2000 Kilometer auf sieben Linien zur Verfügung. Mit Bussen hingegen kann man beinahe überallhin gelangen. Das grösste Busnetz Neuseelands wird von den InterCity Coachlines betrieben, die von Kaitaia im Norden bis zum Milford Sound im Süden über 1100 Ortschaften anfahren. In der Regel werden die grossen Strecken zwischen den Zentren täglich bedient, auf wichtigen Teilstrecken verkehren die Busse auch häufiger.

Kaum sind die letzten Häuser Aucklands verschwunden, tauchen auch schon die ersten Schafe auf. Weisse Schafe auf grünem Grund. So wie man sich Neuseeland vorstellt. 70 Millionen Schafe gibt es hier, 20 auf jeden Bewohner. Die meisten von ihnen sehen wir allerdings nur von hinten, da sie, aufgeschreckt durch den Lärm des Zuges, auseinanderstieben.

Zweimal wird während der vierstündigen Fahrt Orangensaft, einmal ein kleiner Lunch mit Sandwiches, Kuchen und Kaffee serviert. Ausführliche Kommentare der Zugsmangerin liefern den Hintergrund zum durchreisten Gebiet. Nur eines bleibt bis zum Schluss unklar: Wo ist die Endstation des Zuges? Die verschiedenen Stadtpläne sind sich nicht einig, der eine weiss sie im Zentrum beim Bushof, der andere am Stadtrand, in Seenähe. Überraschend stoppt der Zug zwischen einem eingezäunten Holzlager und einem grossen Kiesplatz mit einem

Unterstand und einigen wartenden Autos. Die Zugsmanagerin verabschiedet sich. Endstation. Am Stadtrand also.

Rotorua ist das nördliche Ende einer geologisch aktiven Zone mit Geysiren, Kraterseen, geothermischen Kraftwerken und teilweise noch aktiven Vulkanen. Sie erstreckt sich bis zum 200 Kilometer entfernten Tongariro Nationalpark im Süden und zum Mount Egmont im Westen.

Einst aber lagen alle Vulkanberge zusammen im Zentrum der Insel: Tongariro, Taranaki, Tauhara und Putauaki. Alle waren Männer und alle liebten Pihanga, den einzigen weiblichen Vulkan, und alle wollten sie zur Frau. Tongariro war der Stärkste und gewann den Kampf um Pihanga. Ueber Nacht suchten die Verlierer das Weite, Taranaki, heute Mount Egmont genannt, zog nach Westen, Putauaki nach Rotorua. Tauhara, der sich nur schwer von Pihanga lösen konnte, schaffte es nur bis zum nahe gelegenen Lake Taupo.

So erzählt die Schöpfungsgeschichte der Maoris die Entstehung dieser Vulkangegend. Die polynesischstämmigen Maoris besiedelten Neuseeland im 12. Jahrhundert und wurden im 19. Jahrhundert von den weissen Einwanderern mit den bekannten Mitteln einer Kolonisierung zurückgedrängt. Die Auseinandersetzung mit den Maoris und ihrer Kultur ist zur Zeit in Neuseeland in Mode. Aus dem schlechten Gewissen heraus, dass die Maoris sozial immer noch stark benachteiligt sind, wird heute durchaus ernsthaft an deren Anerkennung gearbeitet. Dazu gehört auch die vermehrte Berücksichtigung ihrer Sprache, des Maori. So werden Ämter zweisprachig bezeichnet, amtliche Texte in Maori übersetzt, oder ursprüngliche maoristämmige Ortsbezeichnungen verwendet.

Nach einigen Tagen lassen wir Tongariro und seine Rivalen hinter uns und fahren mit dem Overlander südwärts nach Wellington. Draussen weiden sich unzählige Schafe satt, drinnen sitzen wir auf den dunkelgrau eingefärbten Fellen ihrer Vorfahren. Langsam und ruckartig fährt der Zug, quält sich durch Kurven, stottert durch Täler. Hügel um Hügel, Baum um Baum, Schaf um Schaf. Das Gefühl kenne ich. Wie mit der rhätischen Bahn, genau. Wundervolle Szenerie mit viel Charme auf einer nicht enden wollenden Fahrt.

Erst wie wir in die Ebene kommen, geht's schneller voran. Vorbei an den vielen Ortschaften, deren Namen aus dem Maori wir uns kaum merken können. Geradezu unmöglich wird es, wenn sie nach den Regeln des Englischen ausgesprochen werden. Wie würden Sie Taihape aussprechen? Tihäppi, genau. Finden sich keine passenden Vokale, lässt man sie fallen. Hopuruahine wird zu Hprhiin.

Nach Auckland, der eisenbahnerischen Wüste, ist Wellington eine Oase: Ein richtiger Bahnhof mit acht Geleisen erwartet uns. Und jede halbe bis ganze Stunde verlassen Vorortszüge die Stadt in verschiedene Richtungen. Eine gewisse Ernüchterung stellt sich jedoch ein, wie wir unsere Weiterreise auf die Südinself nach Christchurch reservieren wollen. Der Billettschalter ist schon geschlossen. Genau wie in vielen anderen Ortschaften auch: Züge und Busse kommen zwischen sechs und sieben Uhr abends an, Billettschalter, Touristeninformationsbüros und andere nützliche Einrichtungen machen schon um fünf Uhr dicht.

"Canterbury Lamburger, The Great Railway Pie, Goldminer's Lunch", verheissungsvoll tönen die "Boxed Lunches", die im Coastal Pacific nach Christchurch angeboten werden. Im Buffetwagen holen wir zwei Goldminer's Lunches ab. Auf einem Tablett erhalten wir eine mittelgrosse Plasticbox, einen Tee in verschlossenem Styroporbecher und ein in eine Plasticfolie eingewickeltes Sandwichbrot.

Sesam öffne Dich! 1 Riesensalatblatt, 1 Rüebli, 3 Gurkenscheiben, 1 Radiesli, in Plastic eingewickelt, 1 Stück kaltes Huhn mit Sesam beklebt, ebenfalls in Plastic, 1 Ei hartgekocht, geschält, in Plastic, 1 Granny Smith-Apfel mit New Zealand-Aufkleber, 1 Tomate und - als Dessert gedacht? - ein Streichkäse mit Ananasgeschmack.

Das kalte Huhn widersetzt sich erfolgreich Plasticmesser und -gabel. Über die Box gebeugt, verzehre ich es von Hand, die Brust an das Tischchen gepresst, damit die wegspickenden Sesamkörner nicht in Schoss und Schuhe fallen. Erschöpft lehne ich mich nach geschlagener Schlacht zurück. Das Werbefoto mit dem lächelnden und entspannt dinierenden Paar scheint jedenfalls nicht im fahrenden Zug aufgenommen worden zu sein.

Der Milford Sound an der Westküste gehört wohl in jedes Reiseprogramm eines Neuseelandbesuchers. Beinahe zwanzig Kilometer reicht dieser schmale Meeresarm ins Landesinnere, dessen Wasser aber wegen des vielen Regens bis drei Meter Tiefe süss ist. Die einen erreichen den Sound zu Fuss über den weltberühmten mehrtägigen Milford Track (Platzreservation bis zu mehreren Monaten im voraus notwendig), wir in einem komfortablen InterCity Bus (Platzreservation ein bis zwei Tage im voraus notwendig). Wir scheinen allerdings nicht die einzigen zu sein, die in den Sound fahren. Schon bei den winzigkleinen Spiegelseen, die gar nicht so schön spiegeln, da sie nämlich von Algen durchsetzt sind, stehen die Cars in Reihen, drängeln sich die Besucher mit den Fotoapparaten auf den Stegen. Dieser Ablauf wiederholt sich bei jeder weiteren Attraktion von neuem, sei es bei einem zwei Meter hohen Wasserfall, sei es bei einem Lookout auf einen wolkenverhangenen, fadgrünen Berghang. Über zwei Stunden vergehen so, bis wir im Milford Sound selbst ankommen und der Bus seinen Platz neben fünfzig anderen Reisebussen einnimmt. Und bald wird auch klar, wer hier im Sound den Ton angibt: die Sportflugzeuge, die alle fünf Minuten mit ohrenbetäubendem Lärm, der von den Steilwänden vielfach zurückgeworfen wird, zu einem Rundflug starten. "Dies ist der Flughafen mit der grössten Anzahl von Starts und Landungen pro Tag in ganz Neuseeland" erklärt der Chauffeur.

Was sich schon am Vorabend abgezeichnet hat, trifft am nächsten Morgen ein: das typische Milford Sound Wetter. Es giesst wie aus Kübeln. Irgendwann müssen die 6000 Millimeter Niederschlag, die es jährlich regnet, ja auch fallen. Und plötzlich zeigt sich der Milford Sound von einer ganz anderen, unerwarteten, atemberaubenden Seite: wo vor wenigen Minuten noch kahle graue Felswände waren, ist plötzlich alles voll von Wasserfällen, die den ganzen Talkessel mit ihrer nebligen Gischt füllen. Kleine Wasserfälle, grosse Wasserfälle, schmale Rinnsale, breite Ströme, netzartig weisses Wasser auf dunklem Grund. Dünne Fäden vereinen sich zu breiten Bändern und teilen sich wieder auf. Das Wasser stiebt, tost, schäumt, donnert die Felswände herunter,

fließt, strömt, quillt durch Büsche und Bäume um sich letztlich im mächtig angeschwollenen Hauptstrom zu sammeln und in den Milford Sound zu ergießen.

"Wie viele Japaner sind im Bus?" fragt Mike, der Fahrer, wie wir Queenstown verlassen. "Siebzehn. Und Deutsche? Fünf. Engländer? Neun. Aussies? Zwei. Kiwis? Keine." Die kleine Umfrage zeigt, neuseeländische Züge und Busse werden von Touristen stark frequentiert, von Einheimischen aber kaum benutzt. Für Mike ist dies von besonderem Interesse, denn er ist nicht irgendein Chauffeur, sondern der Besitzer des Busses. 1991 haben nämlich sieben Familienunternehmen das landesweit operierende InterCity Busnetz der staatlichen Eisenbahngesellschaft abgekauft. Um die Nachteile gegenüber dem Privatverkehr wettzumachen, wird ein kundenfreundlicher und möglichst individueller Service geboten: Pick Up (Zusteigen) oder Drop Off (Aussteigen) beim Hotel ist möglich, wobei sogar gewisse Umwege in Kauf genommen werden. Und weiss man noch nicht, wo man abends übernachten wird, hat der Fahrer sicher einen guten Tip oder besorgt gar die Hotelreservation. Kommentare über das durchreiste Gebiet sind ebenfalls Standard, je nach Laune des Fahrers fallen sie mehr oder weniger ausführlich aus.

Der Bus führt an den rechten Strassenrand, hält vor einem Briefkasten, Mike schiebt eine Zeitung durchs Fenster und nimmt einen grünen Postsack in den Bus zurück. Da InterCity das einzige Transportunternehmen ist, das die Westküste täglich bedient, besorgt es den Postzustelldienst und nimmt dabei auch eine soziale Funktion wahr. So bleiben auch einige Minuten Zeit für einen Schwatz mit einem alten Mann, der alleine in einer ärmlichen Holzhütte abseits der Hauptstrasse lebt.

Fahrerwechsel nach vier Stunden, Mike bringt den aus der Gegenrichtung kommenden Bus wieder nach Queenstown zurück, unser Bus wird von einem braunhäutigen Westküstler mit Schlapphut übernommen. Ein verschlossener Charakter wird den Westküstlern nachgesagt. Offen und herzlich, wenn man ihnen gefällt, sonst unnahbar. Mit "Folks" werden wir hier angesprochen: "He Leute, wir machen eine Pause. He Leute, wir fahren weiter". Und das "Drop Off" wird liebevoll "Throw Out" genannt.

Führen die Busse bis anhin sehr schnell, so rasen sie jetzt der Westküste entlang. Mit bis zu 110 Stundenkilometern jagen sie über kurvige Strassen, treiben sie langsamer fahrende Personenwagen vor sich her - nichts für zartbesaitete Mägen. Das Postverteilen ist eine dynamische Aktion, bei der jetzt keine Zeit mehr verloren gehen darf. Bei vollem Tempo wechselt der Bus auf die Gegenfahrbahn, das Fahrerfenster öffnet sich eine Spaltbreite, ein Sirren und die in Plasticfolie eingerollte Zeitung fliegt irgendwo auf die einmündende Zufahrtsstrasse. Oder verschwindet in einem Busch, landet in einer Regenpütze, schreckt ein Schaf auf.

Mit dem TranzAlpine Express von Greymouth zurück nach Christchurch an die Ostküste schliessen wir den Kreis. Als eine der spektakulärsten Zugsreisen der Welt wird die sechsstündige Fahrt durch die Südalpen über den Arthurs Pass angepriesen. Moderne Panoramawagen sollen die Fahrt zum Erlebnis machen, für Foto- und Videofanatiker existiert ein luftiger Plattformwagen.

Die Alpenüberquerung hält, was sie verspricht, führt nochmals durch die ganze Palette von unterschiedlichen Landschaften, die Neuseeland zu bieten hat: durch üppige, tiefgrüne Regenwälder, über karge und steinige Gebirge, entlang breiter und unberührter Flusstäler, über tiefe Schluchten und vorbei an unzähligen Schafherden. Und nicht zu vergessen vorbei an der Hündin Rosie, die seit über fünf Jahren in Springfield täglich zweimal den Zug abpasst, um mit einem Fleisch-Pie gefüttert zu werden. "So schlecht können unsere Pies nicht sein", kommentiert der Zugsmanager das Ritual. Mit dem Song "You will always remember our TranzAlpine Train" werden wir in Christchurch verabschiedet.

Neuseeland umweltfreundlich mit Bahn und Bus kennenlernen? Alles in allem eine überzeugende Reiseart, die zwar einiges an Flexibilität erfordert, dafür aber tiefe Eindrücke hinterlässt und Kontakte mit anderen Reisenden und Einheimischen verschafft.