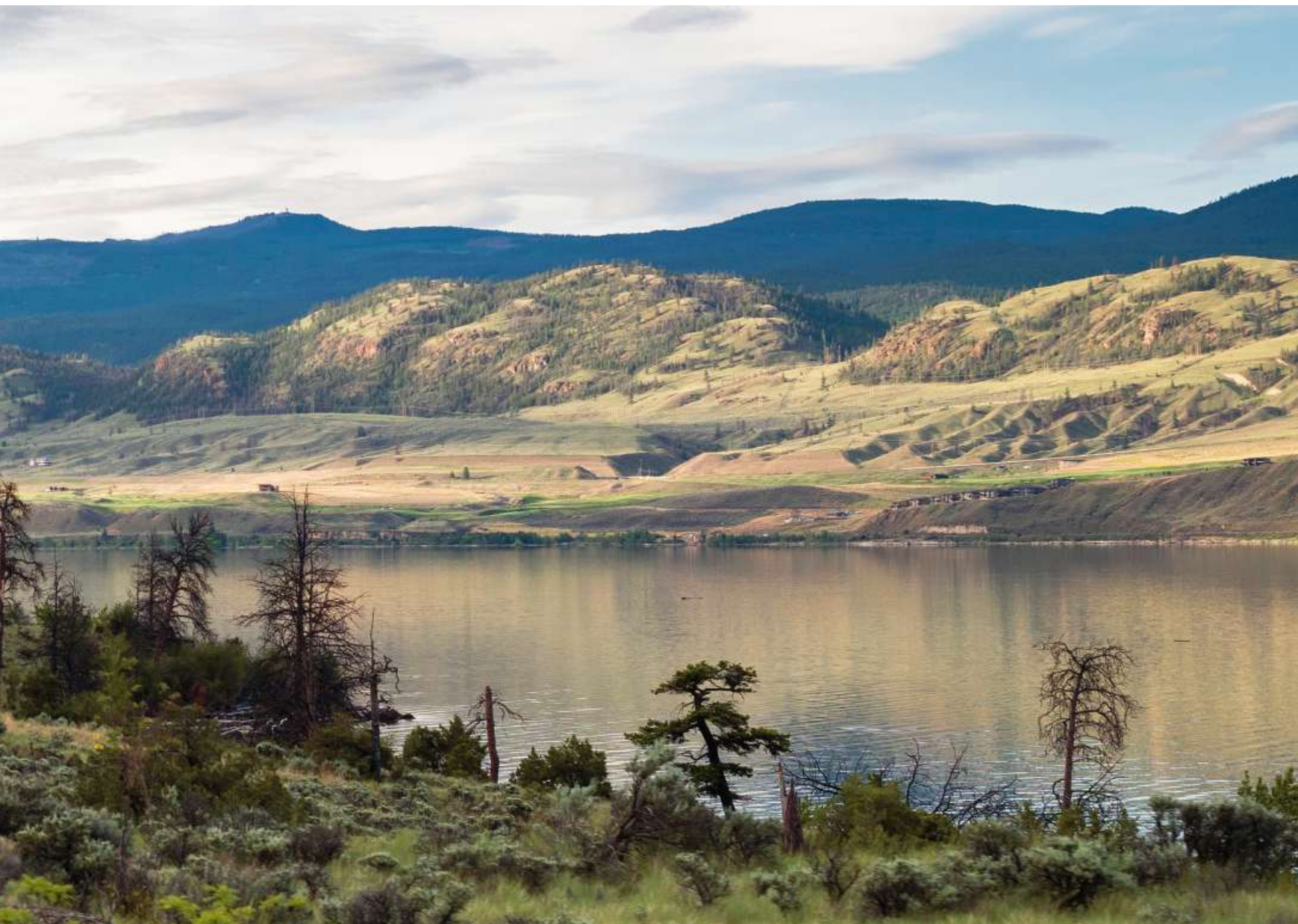


IM ZUG

Toronto–Vancouver einfach



Reiz der Monotonie: Stundenlang im «Canadian» durch den Wald zu fahren, ist entspannend und inspirierend.



Was steht heute auf dem Programm? Nichts. Wann kommt der nächste Halt? Keine Ahnung. Die einen finden Ruhe und Entspannung mit Digital Detox oder im Kloster – die anderen auf langen Zugreisen. Dort herrscht die totale Gelassenheit

Text: Ion Karagounis

Als ich den Fahrplan sah, war mir sofort klar: Mit dem «Canadian» musste ich fahren. Vier Tage und vier Nächte im gleichen Zug quer durch einen ganzen Kontinent reisen, bis ich jegliches Gefühl für Zeit und Raum verloren hätte. Start in Toronto im Osten Kanadas, Ende an der Westküste in Vancouver.

Die Reise begann, wie noch nie eine Zugfahrt für mich begonnen hatte: mit Champagner und Canapés, serviert kurz nach Abfahrt um 22 Uhr im Aufenthaltswagen des Zugs. Es war die erste Gelegenheit, die Mitreisenden kennenzulernen, rund die Hälfte stammt aus Europa und je ein Viertel aus den USA und aus Kanada.

Jetzt, nach der ersten Nacht, mache ich das, was ich die folgenden vier Tage tun werde: Ich schaue aus dem Fenster. Tag eins ist der Seen-Wald-Tag. Es geht quer durch die Provinz Ontario. 250 000 kleine und kleinste Seen soll es hier geben. Doch sie zeigen sich nur selten. Denn Bäume gibt es noch mehr, und die verdecken meist die Aussicht. Also lasse ich die Bäume an mir vorbeiziehen. «This is Canada» hat einer auf die Wand einer Holzhütte gesprayt.

Lesen, schlafen, aus dem Fenster schauen

92 Stunden sind vorgesehen für die 4466 Kilometer lange Fahrt nach Vancouver. Während sich andere Nationen mit ihren neuen Hochgeschwindigkeitszügen brüsten, wird der «Canadian» immer langsamer. Der Grund? Güterzüge haben Priorität. Und da immer mehr von ihnen unterwegs sind, gibt es immer weniger Zeitfenster für den «Canadian». Ein Monat vor der Abreise wurde über eine Fahrplananpassung informiert: Der Zug komme neu erst um 18 Uhr abends an, statt bereits um 9 Uhr 50 morgens. Das widersprach zwar dem gängigen Bestreben, immer weitere Strecken in immer weniger Zeit zu schaffen. Aber ich sah es positiv: Für dasselbe Geld gibt es acht Stunden Zugfahrt mehr - plus ein Dreigangmenü.

Allein das Essen wäre die verlängerte Reise wert, das zeigt sich bereits am ersten Tag. Hier punktet der «Canadian» voll. Das schreibe ich gänzlich ohne ironischen Unterton, der sich beim Thema «Essen in europäischen Zügen» normalerweise nicht vermeiden lässt. Am Mittag gibt es leichte Menüs wie ein Shrimps-Spiesschen, einen Poulet-Hamburger oder Quinoa-Salat mit Feta. Am Abend stehen ein Roastbeef mit Kartoffelstock, ein gebratener Kabeljau an einer Kapern-Dill-Sauce oder Pasta Primavera auf der Karte. Beim Hauptgang stehen jeweils vier Gerichte zur Auswahl: Fleisch, Fisch, Geflügel und vegetarisch. Das meiste ist frisch zubereitet und für die engen Verhältnisse in einem Zug sehr gut gekocht. Selbst wenn man als Letzter zum Essen geht, ist immer alles verfügbar. Nie heisst es: «Menu zwei ist leider aus.»

Am nächsten Tag löst sich mein Zeitgefühl allmählich auf. Was draussen an den Zugfenstern vorbeizieht, trägt dazu bei: Es gibt immer unendlich viel vom Immergleichen. Tag zwei ist Prärie- und Landwirtschaftstag, also gibt es von morgens bis abends Prärie und Landwirtschaft zu sehen. Das ist nicht etwa langweilig, sondern höchst inspirierend.

Da löst das Unterhaltungsprogramm, das im Zug geboten wird, bei mir schon fast Stresssymptome aus. Ich wüsste gar nicht, wann ich Zeit hätte für den Kurzvortrag über die Provinz Manitoba (10 Uhr), den Souvenirverkauf (11 Uhr), die Weindegustation (15 Uhr), das Bordkonzert (16 Uhr), den Kurzvortrag über kanadische Eisenbahnen (18 Uhr) oder einen Film (20 Uhr). Mein Programm bleibt simpel: lesen, schlafen, aus dem Fenster schauen. Täglich von acht bis zwölf und von zwei bis sechs Uhr.

Ich habe schon Stunden in Zügen verbracht, ohne mit jemandem ins Gespräch zu kommen. Im «Canadian» ist das anders. Ein simples System sorgt dafür: Bei jedem Essen wird man nämlich an einen anderen Vierertisch gesetzt. So erfahre ich Dinge, die hier in der Mitte des Kontinents völlig irrelevant sind. Etwa, dass es im Pazifik nur wilden Lachs gibt, im Atlantik aber auch Zuchtlachs. Oder dass die deutschsprachige Fraktion richtiges Brot vermisst.

Da sind die Informationen über die Landwirtschaft in der Provinz Saskatchewan schon interessanter. «Hauptsächlich Weizen, Raps, Mais, Soja und Erbsen werden angebaut», erzählt Matthew, der Kanadier, der diese Strecke jährlich einmal fährt - vor allem, um einige Tage ohne Telefon und Internet zu sein. «Die Erträge fallen dank Gentechnologie von Jahr zu Jahr immer höher aus. Das Problem dabei: Man kriegt das Getreide nicht weg.» Es gäbe nicht genug Transportkapazitäten auf Schiene und Strasse, um die Ernten in den Rest des Landes und in die Häfen zu bringen. Jedes Jahr zur Erntezeit koche das Thema politisch hoch. «Doch niemand ist bereit, das Risiko eines Bahnausbaus einzugehen, weder private Investoren noch der Staat.»

Alles flach, kann es da so schwierig sein, eine Eisenbahnlinie zu bauen? So etwas fragt nur ein Schweizer, für den der Gotthardtunnel das Mass aller Dinge ist. Doch flach kann auch anspruchsvoll sein, vor allem in Ontario. Denn hier gibt es nur Seen, Sumpf oder Granit. Das eine ist zu weich, das andere zu hart zum Bauen.

132, 87, 111, 160, 125. Statt Schäfchen auf der Weide zähle ich die Wagen entgegenkommender Güterzüge. Bis zu vier Kilometer lang sind die längsten von ihnen. Manchmal dauert das Kreuzen mehrere Minuten. Ich zähle weiter und warte auf etwas, was nicht passieren wird. «Vielleicht werden wir Tiere sehen, Bären oder Elche», hat der Zugbegleiter am ersten Tag

erklärt, «aber die halten sich leider nicht an den Fahrplan.» Falls wir Glück hätten, fahre ein Zug vor uns, der etwas Getreide verliere. Das locke die Bären an.

Nun, der «Canadian» hält sich genauso wenig an den Fahrplan. Seine Verspätungen sind legendär. Da können locker mehrere Stunden zusammenkommen, wenn sich die Güterzüge stauen. Doch auch das gehört zur Entspannung dazu: Verspätungen gelassen nehmen. Wer sie mit einem Lächeln wegsteckt, ist gut unterwegs. Ein wahrer Profi ist, wer sie erst gar nicht mehr wahrnimmt.

Natürlich ist nicht alles Gold, was glänzt, auch im «Canadian» nicht. Während die Schlafkabinen den Erwartungen entsprechen, sind die Liegeplatz-Abteile gewöhnungsbedürftig: Sie haben keine Türe, sondern sind mit einem schweren, dunklen Vorhang vom Gang abgetrennt. «Das sieht aus wie das Lazarett in einem Kriegsfilm», kommentiert eine Mitreisende. Speziell zudem das Einer-Liegeabteil: Es hat das WC gleich mit im engen Raum. Keine Angst, es hat einen Deckel. Er ist sogar gepolstert, und man kann die Füße drauflegen.

Zurzeit werden die komplett aus Edelstahl konstruierten Wagen aus den sechziger Jahren schrittweise erneuert. Als Fahrgast weiss man bei der Buchung jedoch nicht, ob man alt oder neu fahren wird.

Tag drei. Es passiert nichts Neues. Seit Stunden. Alles schon gesehen, Äcker, Wälder und sich kreuzende Züge. Plötzlich geht ein Aufschrei durch den Wagen. Ein Elch am Horizont! Echt oder ein Phantom? Zu spät. Wir sind schon vorbei, und ich versinke wieder im Nichtstun, schwebe zwischen Wachsein und Schlaf.

Verfrühte Ankunft

Am Abend geht es in die Rocky Mountains. Wir fahren breiten Tälern mit ungezähmten Flüssen entlang. Berggipfel leuchten in der untergehenden Sonne. Leider wird es dann aber Nacht in den Rockys. So liege ich denn in der Kabine und stelle mir die Landschaften vor, die wir gerade queren und die ich leider in der Dunkelheit nicht sehen kann. Am letzten Morgen kommen wir zügig voran bis ins Dorf Hope, wo wieder Warten angesagt ist. Doch die Vorzeichen haben gekehrt. Wir sind zu früh angekommen, und die beiden Ablösungen für die Lokführer sind noch nicht eingetroffen.

Nach 90 Stunden Fahrt ist das Spektakel vorüber. Die Reise endet, wie für mich noch nie eine Zugreise geendet hat: mit einem Glas Champagner. Und mit einer Verfrühung von zwei Stunden. Verfrühung? Dieses Wort gibt es gemäss Duden tatsächlich. Nur wird es selten gebraucht in einer Zeit, in der doch alle stets der Zeit hinterherrennen.



AUF EINEN BLICK

1 – Informationen

«The Canadian» verkehrt zweimal wöchentlich, das Buchen von Teilstrecken ist möglich. Es gibt drei Klassen: Economy (Sitzplatz ohne Zusatzleistungen) sowie Prestige und Sleeper plus (mit Vollpension inkl. Besuch in Aufenthalts- und Panoramawagen). Prestige bietet luxuriöse Zweierkabinen, bei Sleeper plus ist zu unterscheiden zwischen Bedrooms (geschlossene Schlafwagenabteile mit Waschgelegenheit und WC, Dusche auf dem Gang) und Berths (gegen den Gang offene Abteile, in der Nacht mit einem Vorhang abgetrennt).

2 – Preise

Preise pro Person in der Hochsaison, Juni bis Oktober 2019:

Prestige ab 3965 Fr.*
 Sleeper plus, Bedroom, ab 1585 Fr.*
 Sleeper plus, Berth, ab 985 Fr.
 Economy ab 330 Fr.

* bei Zweierbelegung

Fahrpläne und Broschüre auf
viarail.ca

3 – Hotel

«Le Germain», Toronto: Das Hotel bietet einen ausgezeichneten Service und ist perfekt im Zentrum gelegen, gleich bei der Union Station, von welcher der «Canadian» losfährt und von wo es direkte Züge zum Flughafen gibt.

legermainhotels.com



Im Speisewagen kommt man mit seinen Mitreisenden ins Gespräch und erfährt völlig irrelevante Dinge, die aber hängenbleiben.



Links: Allein das Essen im «Canadian» ist die Reise wert.
Rechts: Neunzig Stunden Zugfahrt mit Retro-Feeling.