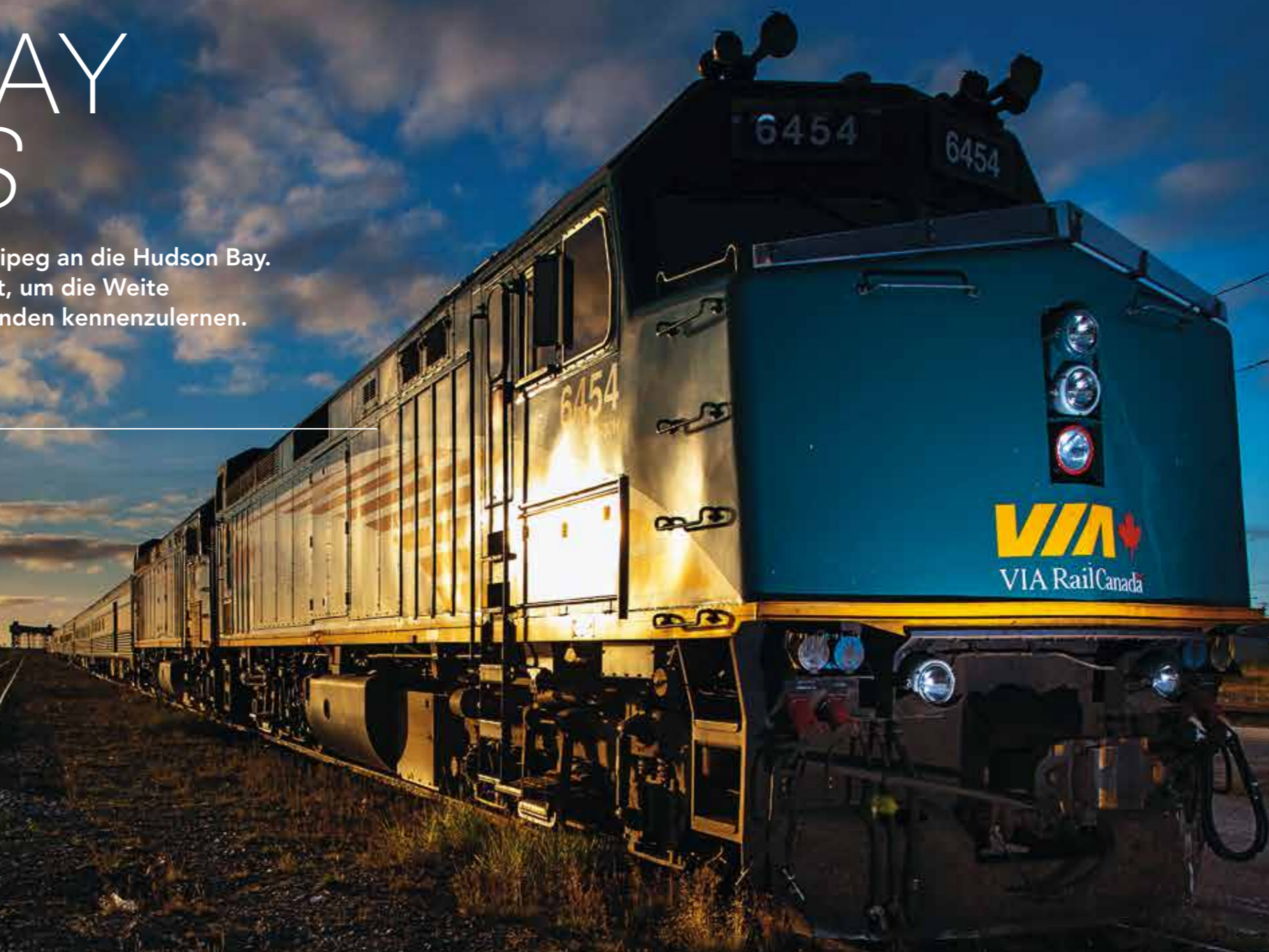


HUDSON BAY EXPRESS

Zwei Tage dauert die Zugreise von Winnipeg an die Hudson Bay.
Wenn nichts dazwischenkommt! Viel Zeit, um die Weite
Manitobas zu erleben – und die Mitreisenden kennenzulernen.
Von Oliver Gerhard



Rund 1.700 Kilometer legt
Zug 693 zwischen Winnipeg
und Churchill zurück.



Fotos: Oliver Gerhard



Der erste Zug lief im August 1911 in die Union Station von Winnipeg ein. Zwischen den Getreidefeldern des Südens und der Tundra erstrecken sich boreale Wälder. Das Dining Car ist Speisewagen, Aufenthaltsloungue und Partyraum (von links nach rechts).

Ein riesiger Wolf schmückt die Fassade eines sonst tristen Wohnblocks in Thompson (links). Der stellvertretende Servicechef Ronald Susmelj verliert auch bei Verspätungen nicht die gute Laune (rechts).

„Canada“ ... tacktack ... „Canada“ ... tacktack Minuten rattern wir über die Schienen an Getreidewaggons mit der prägnanten Aufschrift vorbei. Es ist sechs Uhr morgens im Zug von Winnipeg an die Hudson Bay. Langsam erwacht ViaRail 693 zum Leben, der Duft von Filterkaffee und gebratenen Eiern zieht durch die Gänge.

Zweimal in der Woche bricht eine sechsköpfige Crew zu der 1.700 Kilometer langen Reise auf, durch Landschaften, die weiter und endloser nicht sein könnten. Zuerst das Farmland in Manitobas Süden, Felder mit Weizen, Raps und Gerste bis zum Horizont, lediglich einige silbern glänzende Silos bieten dem Auge etwas zum Festhalten. Weiter nördlich folgen boreale Wälder, die schließlich in Tundra übergehen.

Mit dem Flugzeug kann man diese Strecke in zwei Stunden hinter sich bringen. Die Zugreise dagegen beginnt schon als „Slow travel“ – Verspätung ist hier aufgrund der klimatischen Bedingungen nicht die Ausnahme, sondern gehört zum Programm. Diesmal ist der Zug mit einer Stunde Rückstand aus dem prächtigen Bahnhof von Winnipeg gerollt, der 1911 im Beaux-Arts-Stil entstand. Am Ende der Fahrt wird sich die Verspätung auf 15 Stunden summiert haben.

Die von einer Diesellok gezogene Bahn verlässt die Hauptstadt Manitobas durch die Hintertür. Langsam rattert sie über den Red River, vorbei an Bürogebäuden und Wohnblocks, Parkplätzen und Tankstellen, Sportplätzen und Industriebrachen, dazwischen leuchten gewaltige Logos der Fastfood-Ketten. Kurz hinter der Stadtgrenze das erste markerschütternde „Heulen“ der Lok – unsere Musik für die kommenden Tage.

__Versorgung der indianischen Gemeinden

Mit Tempo 30 schwanken die Waggons durch Getreide- und Rapsfelder. So muss sich Reisen in der Postkutsche angefühlt haben. Doch nicht nur die Geschwindigkeit ist „retro“ – in den Waggons meint man sich in einen Manufaktur-Katalog versetzt: angefan-

gen bei den Polstersitzen mit herausklappbaren ledernen Armstützen bis zu den Lichtschaltern aus Metall, die wie kleine Joysticks aus der Wand ragen. „Dabei wurde bei der letzten Renovierung vieles entfernt“, sagt ein Steward. Die Aschenbecher natürlich, aber auch die Halter für Schuhcremebüchsen und die Rasierklingenbehälter.

Geblichen sind dagegen Metallplaketten mit der Aufschrift „Subsidized by the Canadian government“. Der Zug an die Hudson Bay ist keine Touristenattraktion, sondern ein „Mandatory service train“, ein ganzjährig operierender Pflichtservice zur Versorgung der indianischen Gemeinden des Nordens. „Die Reisenden können keinen Luxus erwarten“, hieß es schon vorher. Unbequem wird es dennoch nicht, weder für die Passagiere der Economy Class, die sich nachts in weichen Polstersesseln zusammenrollen, und erst recht nicht in der Sleeper Plus Class mit Liegekojen und Privatkabinen.

__Last call for breakfast

Punkt 17 Uhr wird im Speisewagen das Abendessen serviert. First come, first serve: In mehreren Schichten wechseln die Sleeper-Passagiere an den schlichten Resopaltischen – so lernt man bei jedem Essen andere Mitreisende kennen. Ich plaudere mit einer New Yorkerin, die als Forschungsassistentin nach Churchill fährt, lerne eine japanische Großmutter kennen, die ihrem Enkel die Tundra zeigen will, und eine Künstlerin aus Winnipeg, die Belugawale zeichnet.

Ein Indianer erzählt mir von seinem Leben als Schienenarbeiter, der mit der Bahn zu seinen Einsätzen fährt: „Der Zug ist mein zweites Zuhause“, sagt der Cree, der mehr Zeit für seinen Dienstweg braucht als für den eigentlichen Auftrag. Ein US-amerikanisches Paar berichtet, es sei von Seattle „nach Süden losgefahren und dann zweimal links abgebogen“: eine Reise über Texas bis in die Arktis. Und eine deutsche Gerichtsassessorin schwärmt von ihrer einjährigen Auszeit per „Work and Travel“.

Gegen 20 Uhr ist das Dining Car wieder leer, die Passagiere machen es sich in ihren Sitzen gemütlich oder ziehen sich in ihre Kabinen zurück. Ein Vater hat für seine Söhne einen Fernseher samt CD-Player mitgebracht – nicht unbedingt zur Freude seiner Mitreisenden. Kurz vor Sonnenuntergang ein letzter namenloser Ort, Fahnen mit dem Ahornblatt, Kinder winken, eine alte Holzkirche. Schwarze Schemen – sind es Kühe oder Büffel? Dann taucht Zug 693 ins Dunkel der Nacht.

„Vor den Zugfenstern läuft ein Kinofilm in Überlänge ab – eher intellektuell als actiongeladen.“

Pancakes. In der Küche wirbelt Jennifer Roy. „Es hat eine Weile gedauert, sich an das schwankende Arbeiten zu gewöhnen“, sagt die junge Köchin. „Allerdings verbrennt man sich öfter, als man sich schneidet – manchmal wackelt der Waggon plötzlich, wenn man gerade in den Ofen fasst.“

Vor den Zugfenstern läuft indessen ein Kinofilm in Überlänge ab – eher intellektuell als actiongeladen. 8.25 Uhr: In Cormorant thront ein Kirchlein auf einem Felsen, Fertighäuser säumen einen See. 8.45 Uhr: Die ersten borealen Wälder gleiten vorbei, struppige Bäume, die wie Flaschenbürsten geformt sind. 10.23 Uhr: Halt auf freier Strecke, Klimaanlage und Licht fallen aus. „Funktioniert gleich wieder“, ruft jemand durch den Wagen.

14.36 Uhr: In Thicket Portage warten ergraute Indianer auf Quads an der Schranke, winken beim Losfahren. 16.17 Uhr: Verwüstetes Land rechts und links des Bahndamms, als hätten dreißig

Bulldozer mit 50 Holzfällern einen Wettbewerb ausgetragen, wer den Wald besser verwüsten kann. Mächtige Biberdämme verraten, wer der wahre Urheber des Chaos war.

Inzwischen sind wir mehrere Stunden verspätet – bei hohen Sommertemperaturen kann der Zug nur mit 25 Stundenkilometern über sumpfigen Untergrund oder Permafrost schleichen, damit sich die Schienen nicht verschieben: Das Schlagwort „Heat Slow“ macht im Zug schnell die Runde. Ein Passagier hat eine Tempo-App auf seinem Handy. Stundenlang starrt er auf die Geschwindigkeitsanzeige und gibt seinen Sitznachbarn regelmäßig ein Update.

„Ich mag diese Verspätungen nicht“, sagt Crewmitglied Ronald Susmelj. „Viele Passagiere lassen ihren Frust dann an uns aus.“ Der stellvertretende Servicechef arbeitet seit knapp 30 Jahren für ViaRail. Fünf Tage lang in 18-Stunden-Schichten ranklotzen, dann hat er neun Tage frei. „Das ist ein besonderer Lifestyle“, sagt Susmelj. „Der Zug rollt weiter, aber ich habe zu Hause den Kopf frei.“ Der Mittfünfziger spricht voller Empathie über seine Passagiere – überwiegend Mitglieder der Indianergemeinden entlang der Strecke.

__Besuch der Pelzhändler

Es gebe kaum Jobs in der Region, die meisten lebten von der Wohlfahrt – und vom Jagen, Angeln oder Fallenstellen, berichtet Susmelj. Zweimal im Jahr kämen Pelzgroßhändler nach Thompson – die größte Stadt entlang der Strecke –, um Luchs-, Fuchs- und Nerzfelle einzukaufen. Mangels Straßen und preisgünstiger Flüge bildet die Bahn das einzige Transportmittel in Manitobas Norden.

Jeden Freitagabend, wenn viele Ureinwohner nach einer Woche in der Stadt in ihre Dörfer zurückfahren, verwandelt sich das heute so verwaiste Dining Car in einen Partywaggon: „Letzte Woche hatte ich danach nur drei Bier übrig“, sagt Susmelj. „Nach zwei oder drei Jahren an Bord weiß man, wer die ‚Bösen‘ sind und wie man sie zur Raison bringt.“



In Gillam kann man mit dem Quad auf den Bahnsteig fahren (links). Der Zug versorgt die Dörfer der First Nations (Mitte). Das Ziel der Reise ist Eisbärenrevier (rechts).

Am späten Nachmittag läuft der Zug in Thompson ein, eine Bergbaustadt mit rund 13.000 Einwohnern an der „Frontier“ zum hohen Norden. Ronald macht eine Durchsage mit ernster Stimme: Der Lokführer muss Pause machen – Ersatz ist nicht in Sicht. Wir müssen über Nacht stehen bleiben, dann ist er wieder einsatzbereit: Sicherheit geht vor. Köchin Jennifer Roy schwärmt mit einer Kollegin in die Stadt aus, um Lebensmittel für den nächsten Tag einzukaufen – auf diesen Stopp war die Vorratskammer nicht eingerichtet. Gelegenheit für uns Passagiere, die Stadt zu erforschen.

Schaukelstuhl im Gepäck

Staubige Pick-ups schleichen durch die breiten Straßen. Indianer schlendern vom Einkaufen nach Hause. Überall sind Wölfe zu sehen: als Wandgemälde auf einem großen Wohnblock, als Skulpturen in den Straßen, auf Werbeplakaten. Die Pizzeria Santa Maria scheint das kulinarische Highlight zu sein: Hier stehen die Wagen Schlange. Mit der Dunkelheit sind alle Passagiere wieder im Zug. Doch heute fehlt das Rattern der Schienen zum Einschlafen.

Am nächsten Morgen Punkt 5.15 Uhr verlässt der Zug Thompson wieder – vor den Fenstern der gleiche endlose Wald wie gestern. Doch zunächst kaum merklich beginnt er sich zu verändern: Die Bäume werden kürzer, dünner, spärlicher. Die morschen, alten Strommasten, die am zweiten Tag noch von Wald überwuchert waren, scheinen gleichzeitig zu wachsen – kurz vor der Ankunft in Churchill werden sie die einzigen Landmarken in der Tundra sein.

Trotz Verspätung wird es den Passagieren nicht langweilig: Ältere Paare spielen Karten im Dining Car, andere surfen auf dem iPad. Die japanische Großmutter wird nicht müde, mit ihrem Enkel am Fenster zu sitzen und die vorbeigleitende Landschaft zu erklären.

Kreisende Bremsen, Zwischenstopp in Pikwitonei. Quads parken, Pick-ups stehen schon an den Schienen, um aussteigende Passagiere und vor allem ihre Einkäufe aufzunehmen: große Kartons, lange Holzplatten, eine Tierbox, ein riesiger Schaukelstuhl,

Familienpackungen mit Coca-Cola, Trinkwasser und Toilettenpapier. Ein Mann in orangefarbener Warnweste läuft den Zug ab und checkt alle Räder.

Um sechs gibt es Abendessen. Notverpflegung: zwei Sandwiches zur Auswahl, dazu Suppe – die letzten Vorräte. Servicechefin Tracy Gegova sitzt erleichtert im Dining Car: „Jetzt fällt die Spannung langsam ab“, seufzt sie. Gegen neun versinkt die Sonne hinter dem leeren Horizont. Alle hängen jetzt am Fenster, warten auf die Lichter von Churchill. Während der Himmel links des Zuges noch glutrot leuchtet, zucken rechts die Blitze eines Gewitters.

Ein Tourist holt seine Mundharmonika heraus und stimmt eine Polka an, Füße wippen, Köpfe nicken im Takt, einige Damen klatschen sachte. Jetzt könnte doch noch eine grandiose Party beginnen, aber Churchill ist schon zu nah. Um kurz nach Mitternacht läuft Zug 693 in die Stadt an der Hudson Bay ein. 15 Stunden hinter dem Zeitplan – das ist der Preis des Sommers im Norden, wo Torfmoore und Permafrost den Untergrund instabil machen.



KANADA Tipps

Manitoba per Bahn



AUSKUNFT

Travel Manitoba,
Tel. 01805/52 62 32
(0,14 Euro/Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 Euro/Min. mobil), info@infokanada.de, www.travelmanitoba.com/de

ANREISE

Flugverbindungen nach Winnipeg bietet u.a. **Air Canada** (www.aircanada.com). Zwischen Winnipeg und Churchill verkehren **First Air** (www.firstair.ca) und **Calm Air** (www.calmair.com).

VIARAIL

Der **ViaRail-Zug** fährt Di. und So. von Winnipeg nach Churchill, in der Gegenrichtung Do. und Sa., die Reise dauert laut Fahrplan knapp zwei Tage – ein Tag Puffer sollte jedoch eingeplant werden. Die Economy Class verfügt über bequeme Sitze mit viel Beinfreiheit, die Sleeper Plus Class über Schlafnischen und Kabinen für eine oder mehrere Personen. Buchung über

die **deutsche Vertretung CRD**:
www.viarail.de

UNTERKUNFT

Fußläufig zum Bahnhof in Winnipeg liegt das **Inn at the Forks** mit modern designten Zimmern und Suiten. Es bietet zudem einen tollen Blick auf das neue Museum für Menschenrechte. DZ ab 170 CAD, 75 Forks Market Road, Winnipeg, Tel. +1 (204) 942 6555, www.innforks.com
In Churchill gibt es mehrere Lodges, die auch Touren zu Eisbären und Belugawalen anbieten, z.B. die **Lazy Bear Lodge** (www.lazybearlodge.com). Auch hier mögliche Buchung von Paketen, z.B. bei SK Touristik (www.sktouristik.de).

Churchill im Sommer. Mittendrin statt nur daneben.

7-tägige Abenteuerreise ab/bis Winnipeg inkl. Aufenthalt in der gemütlichen Lazy Bear Lodge in Churchill sowie diversen Exkursionen entlang der Hudson Bay zur Beobachtung von Belugawalen und Eisbären.

p.P. im Doppelzimmer ab € 2.369,-

SK Touristik
Tel. 0 25 36 / 34 59 10
www.sktouristik.de

Manitoba
CANADA'S HEART BEATS