

In Russland reist man anders

Von Erich Preuß



Alle Fotos: Preuß



> Reisen in Russland mit der Eisenbahn – nicht nur auf der Transsibirischen und von Moskau nach Peking, auch auf anderen weiten Strecken sind sie ein Erlebnis. Man lernt eine Eisenbahn kennen, die dem Land viel bedeutet. Trotzdem wünscht man sich einige Annehmlichkeiten herbei, die man von der Deutschen Bahn kennt, wenigstens an Komfort und Information.

■ Reisen nach Moskauer Zeit

Wer in Russland mit der Eisenbahn verreist, muss sich sogleich an einen Unterschied zum Bahnreisen in Deutschland gewöhnen: Die Entfernungen sind unvergleichlich größer. Stöhnen Bahnchef Mehdorn und wir über „unerträgliche“ sechseinhalb Stunden im ICE von Berlin nach München, von Moskau nach Tynda im Amursker Bezirk reist man laut Auskunft der Deutschen Bahn, auf den noch zurückzukommen ist, 114 Stunden, tatsächlich sind es sechs Tage und fünf Nächte. Die „längste Eisenbahnreise der Welt“ Moskau – Wladiwostok, für die sich Touristen häufig interessieren, reicht über 9.288 km und in sieben Zeitzonen hinein. Fährt man in Moskau um 13 Uhr ab,

ist es am Zielbahnhof bereits 20 Uhr. Damit die unterschiedlichen Zeitzonen von minus 1 (Kaliningrad) bis plus 7 (Sowjetski Gawan, Wladiwostok) und Uhrzeiten nicht zum Durcheinander bei der Bahn führen, herrscht bei den Russischen Eisenbahnen die Moskauer Zeit. Im Unterschied dazu findet man ab und zu und obendrein versteckt im Innern der Bahnhofsgebäude die andere Uhrzeit, die „mjestnoe wremja“: die lokale Zeit.

Der Reisende muss daher, wenn er den Zug erreichen will, rechnen. Denn der Fahrplan zeigt ihm beispielsweise: 3.35 Uhr von Komsomolsk na Amurije nach Wladiwostok. Da jedoch die Ortszeit sieben Stunden Vorsprung zur Moskauer Zeit hat, fährt der Zug nicht in der Nacht ab, sondern um 10.35 Uhr, wenn sich die Sonne dem Zenit nähert.

Foto 1: Hinweis in Urgal-1 an der Baikal-Amur-Magistrale: Achtet auf die gesellschaftliche Ordnung im Eisenbahntransport!

Foto 2: Über die Gesamtstrecke Moskau – Wladiwostok fährt täglich nur ein Zug, aber durch die Verzahnung von Zügen auf Teilstrecken hat die Transsibirische Eisenbahn ein beachtliches Angebot. Uland Ude: Schnellzüge Wladiwostok – Novosibirsk (rechts) und Tschita – Moskau.

■ Mangelware Information

Uhren an den Bahnhofsgebäuden und auf den Bahnsteigen sind selten wie Informationen zum Zugverkehr überhaupt. Nur auf wenigen Bahnhöfen vermitteln Abfahrts- und Ankunfts- tafeln den Überblick über die Züge. Wo „moderne“ Leucht- anzeiger angebracht sind, wird der Verkehr für ein halbes Dutzend Züge angezeigt, die in den nächsten Stunden abfahren oder an- kommen. Keine Fahrpläne auf den Bahnsteigen, keine Zugziel- anzeiger, keine Wagenreihung – nichts.

Ohnehin erscheinen die Gebäude verschlossen, die Mehrzahl der Türen sind es auch. Kleine Zettel, die man leicht übersieht, zeigen an, wo man klinken und drücken muss. Immer ist es angebracht, nach unten zu sehen und vorsichtig zu sein. Überall lauern Stolper- fallen, Löcher in den Gehwegen und auf Brücken. Die Treppen zu den Bahnsteigen sind steil, Aufzüge und Rolltreppen fehlen. Wie kommen nur Gehbehinderte mit solchen Umständen zurecht?

Ungewohnt sind die Luken der Fahrkarten- und Informations- schalter, vor denen der Reisende eine gebückte, devote Haltung einnehmen muss. Auch die Kioske öffnen sich nur durch solche Luken von 50 x 50 cm². Offensichtlich herrscht Furcht vor Krimi- nellen, die eine offene Verkaufsform (man denke an unsere Bahn- hofsbuchhandlungen!) für ihre Zwecke nutzen. Das sieht man auch an der Vielzahl von Polizisten. Einige Züge werden von der Bahnpolizei und der Ochrana (Spezialkommando) begleitet.

Was die Informationen anbelangt, muss man einfach die Deutsche Bahn loben. Sie hat es fertig gebracht, ihre HAFAS-Auskunft dem russischen System anzuschließen. Vom Computer erhält man die Fahrpläne des Riesenreichs Russland, und zwar exakt! Sie sind eine Stütze der Reiseplanung. Im russischen Buchhandel soll es das Kursbuch der russischen Eisenbahnen geben. Es ist Mangelware wie die Riesenkarte mit allen Strecken, die man in den Diensträu- men der Eisenbahner sieht. Aber ein Atlas der Eisenbahnen enthält, wenn auch in merkwürdiger Anordnung und eingeteilt nach



Foto 3: Barabinsk in West- sibirien. Viele Bahnhofsgebäude sind aus der Sowjetzeit.

Foto 4: Zum hundertjährigen Jubiläum der Transsib wurden auch die alten Bahnhofsgebäude renoviert. Das von Sludjanka am Baikalsee besteht aus Marmor, dem hier vorherrschenden Gestein.

Foto 5: In jedem Wagen ist der Fahrplan mit den Unterwegs- halten aufgehängt und darüber die Uhr mit der Moskauer Zeit.



Oblasten (Bezirken), die Strecken der Russischen Bahnen und der Bahnen, die zur einstigen Sowjetunion gehörten. Dieser Atlas ist im Buchhandel erhältlich.

■ **Tag und Nacht unterwegs**

Wer Tage und Nächte mit dem Zug unterwegs ist, richtet sich ein – so gut es geht. Den „Komfort“ wählt man sich nach Leistungsvermögen aus. Man kann im Liegewagen mit den offenen Abteilen reisen (48 Liege- oder 56 Sitzplätze), wo am häufigsten ein- und ausgestiegen wird. Der Abteilwagen bietet in Vierbelegung je 36 Liegeplätze. Die Gleichstellung von Mann und Frau findet hier ihre Vollendung. Mögen auch nur drei Abteile belegt sein, der Reservierungscomputer und der prowdnik (Zugbegleiter) weist Mann und Frau zusammen in ein Abteil. Warum soll er sich mit wenigen Reisenden in vielen Abteilen unnötige Arbeit machen?

Wem das nicht passt, der bezahlt ein ganzes Abteil. Nach meiner Beobachtung praktizieren das nur Ausländer, die sich die Bahnfahrt besser leisten können als die Einheimischen. Auch die „Luxusklasse“ – 18 Liegeplätze je Wagen –, die es in einigen Zügen gibt, wird nicht gerade häufig benutzt.

Während man im DB-Nachtzug ein fertiges Abteil vorfindet, ist der russische Bürger Selbstbedienung gewöhnt. Er bezahlt zum Fahrausweis und zur Platzreservierung den Beutel Bettwäsche (mindestens 40 Rubel = 1 Euro) und bezieht sich seine Liege: Laken unten, Laken zwischen Mensch und Decke, Bezug für das Kopfkissen. Zu Beginn des „Bettenbaus“ wird von der oberen Liege eine Unterlage geholt und ausgerollt. Am Ende der Reise gibt der Fahrgast die Bettwäsche brav dem Zugbegleiter zurück. In der Luxusklasse erhält man immerhin farbige Bezüge und einen richtigen Bezug für die Decke, obendrein ein zweites Kopfkissen.

Der Komfort endet an den Verhältnissen. Denn von einer Laufruhe der Wagen (in Halle-Ammendorf oder in Posen hergestellt) kann



Foto 6: *Renovierung ist nur halbe Sache, wenn niemand sich um das Fallrohr kümmert.*

Foto 7: *Ein Nahverkehrszug nach Drushinino auf dem Bahnhof von Swerdlowsk. Die Stadt ist jedoch in Jekaterinenburg umbenannt worden!*

Foto 8: *Lenin weist den Weg zum Zug in Belogorsk.*



Foto 9: Man richtet sich in den Abteilen ein. **Foto 10:** Zakuski, die Vorspeise, und Bortsch zwischen Komsomolsk und Chabarowsk – ziemlich eintöniges Angebot im Speisewagen.



9



10

keine Rede sein. Die Drehgestelle poltern durch die Gleise und Weichen, dass man immer wieder glaubt: Jetzt sind wir entgleist! Aber nein, der Zug fährt weiter – das Geräusch haben wir in der Kindheit gehört – klappert über die Schienenstöße. Meist sind es 30-Meter-Schienen. Nur wenige Abschnitte sind verschweißt, wie auf der Transsibirischen Eisenbahn bei Chabarowsk, und erlauben Geschwindigkeiten von 120 km/h, von Moskau nach St. Petersburg kommen einige Züge auf Teilabschnitten auf 180 km/h. Ansonsten klappern die Züge mit rund 60 km/h durch die weite Landschaft. Die Fahrpläne enthalten Reserven zum Aufholen von Verspätungen (zwei Stunden werden in zwölf Stunden wettgemacht), sodass die Russischen Eisenbahnen mit großer Pünktlichkeit glänzen: 99 Prozent der 621.303 Züge blieben im Plan!

■ Stöße und Hitze

Die Mittelpufferkupplung, die keine der herkömmlichen Puffer als Stoßdämpfer benötigt, macht den Zug unelastisch. Ist er lang, und das sind die meisten Züge mit mindestens 15 Wagen, spüren wir jede veränderte Fahrstufe der Lokomotive. Man glaubt, von der Liege zu rollen. Die oberen Liegen sind ohnehin ungesichert, und mancher hat den Ruck des Zuges mit einem Sturz von oben bezahlt. Das Quälende im Sommer ist die mangelhafte Klimatisierung der Wagen. Ist überhaupt eine Klimaanlage vorhanden, dann ist sie unregelmäßig und wird vom Zugbegleiter an- oder abgeschaltet. Sie sorgt für Kühle am Vormittag, nachts bleibt sie abgestellt. Sie ist ohnehin sehr laut. So schwitzt man sich durch die Nacht, dass spätestens am zweiten Tag Kleidung und Bettwäsche nach Schweiß riechen. Wagen ohne Klimaanlage haben oft derart ungangbare Fenster, dass nur Männer mit Bärenkräften sie öffnen können, sodass Staub und Lärm, aber wenigstens nachts ein kalter Luftstrom ins Abteil dringen. Wie haben wir uns nach der Dusche oder wenigstens nach dem Waschbecken im Abteil gesehnt, wie es DB-Nachtzug anbietet! In russischen Zügen werden zum Waschen die beiden Toiletten je Wagen benutzt, deren Harngestank beim Eintreten immer einige Überwindung kostet. Freilich, wir finden eine Klobürste und die Zugbegleiter säubern regelmäßig den Leibstuhl und das WC, so-

dass es die vollständig verdreckten Toiletten, wie wir sie noch in den achtziger Jahre kannten, nicht mehr gibt. Der Zugbegleiter sperrt auch in der Nähe von Bahnhöfen mit längerem Aufenthalt die Toiletten ab und schließt sie wieder auf. Denn geschlossene WC-Systeme sind unbekannt. Den Drang, eine Toilette aufzusuchen zu müssen, sollte man dem Fahrplan anpassen.

Das Ärgernis ist die Schwierigkeit, die man mit der Körperpflege hat. Es ist nicht einfach, sich zu waschen. Denn seit jeher muss man, um an das Nass zu kommen, am Wasserhahn mit viel Kraft einen Stift hochdrücken. Der soll verhindern, dass unnötig Wasser läuft, macht aber die Körperreinigung zur artistischen Übung. Dabei wäre das unbeabsichtigte Auslaufen eines Wasserbehälters kein Problem, denn auf den Unterwegsbahnhöfen stehen Kolonnen von Eisenbahnern neben dem Gleis, die während der 15 bis 20 Minuten Aufenthalt die Wasserschläuche anschließen. Mitunter hilft der Zugbegleiter bei der persönlichen Hygiene, indem er einen Duschschlauch an das Absperrventil anschließt. Die Toilette wird zur improvisierten Duschkabine – mit dem Ergebnis, dass das WC-Abteil vollgespritzt wird.

Das andere Ärgernis ist die Beschallung der Abteile mit lauter Musik – ein Relikt, das wir noch vom Zugfunk der Reichsbahn in den fünfziger Jahren kennen. Man kann den Lautsprecher im Abteil abstellen. Doch was hilft's, wenn es vom Nachbarn ins Schlafgemach dröhnt?

Was zur Reinigung in den Wagen getan werden kann, wird vom Zugbegleiter besorgt: Täglich kommt er mit dem Staubsauger in die Abteile, kehrt regelmäßig und wischt die Türen ab, auch sorgt er nahe dem Dienstabteil für heißes Wasser, damit man sich Tee oder Kaffee brühen kann. Doch die bis 1991 importierten Wagen sind für Fernreisen nicht mehr zeitgemäß. Ihre Abnutzung ist auch an den Einstiegen zu erkennen, wo häufig die vierte, herunterklappbare Trittstufe abgebrochen ist. Es bedarf schon einiger Mühe, um von den durchweg niedrigen Bahnsteigen in die Wagen zu gelangen.

Frisch und bunt lackierte Wagen täuschen nicht darüber hinweg, dass die Russischen Bahnen neue Wagen brauchen. Geschäftsführern der Fahrzeugindustrie müssten die Augen feucht werden angesichts des unendlichen Bedarfs, wenn es Bestellungen und eine zahlungskräftige Bahn gäbe. Die 20.000 Lokomotiven sind im Durchschnitt zu drei Vierteln abgeschrieben und oft 40 Jahre alt. ➔



**ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТУАЛЕТОМ
ВОСПРЕЩАЕТСЯ 14**

События		События	
№	Время	№	Время
1	08:00	1	08:00
2	08:15	2	08:15
3	08:30	3	08:30
4	08:45	4	08:45
5	09:00	5	09:00
6	09:15	6	09:15
7	09:30	7	09:30
8	09:45	8	09:45
9	10:00	9	10:00
10	10:15	10	10:15
11	10:30	11	10:30
12	10:45	12	10:45
13	11:00	13	11:00
14	11:15	14	11:15
15	11:30	15	11:30
16	11:45	16	11:45
17	12:00	17	12:00
18	12:15	18	12:15
19	12:30	19	12:30
20	12:45	20	12:45
21	13:00	21	13:00
22	13:15	22	13:15
23	13:30	23	13:30
24	13:45	24	13:45
25	14:00	25	14:00
26	14:15	26	14:15
27	14:30	27	14:30
28	14:45	28	14:45
29	15:00	29	15:00
30	15:15	30	15:15
31	15:30	31	15:30
32	15:45	32	15:45
33	16:00	33	16:00
34	16:15	34	16:15
35	16:30	35	16:30
36	16:45	36	16:45
37	17:00	37	17:00
38	17:15	38	17:15
39	17:30	39	17:30
40	17:45	40	17:45
41	18:00	41	18:00
42	18:15	42	18:15
43	18:30	43	18:30
44	18:45	44	18:45
45	19:00	45	19:00
46	19:15	46	19:15
47	19:30	47	19:30
48	19:45	48	19:45
49	20:00	49	20:00
50	20:15	50	20:15
51	20:30	51	20:30
52	20:45	52	20:45
53	21:00	53	21:00
54	21:15	54	21:15
55	21:30	55	21:30
56	21:45	56	21:45
57	22:00	57	22:00
58	22:15	58	22:15
59	22:30	59	22:30
60	22:45	60	22:45
61	23:00	61	23:00
62	23:15	62	23:15
63	23:30	63	23:30
64	23:45	64	23:45
65	00:00	65	00:00
66	00:15	66	00:15
67	00:30	67	00:30
68	00:45	68	00:45
69	01:00	69	01:00
70	01:15	70	01:15
71	01:30	71	01:30
72	01:45	72	01:45
73	02:00	73	02:00
74	02:15	74	02:15
75	02:30	75	02:30
76	02:45	76	02:45
77	03:00	77	03:00
78	03:15	78	03:15
79	03:30	79	03:30
80	03:45	80	03:45
81	04:00	81	04:00
82	04:15	82	04:15
83	04:30	83	04:30
84	04:45	84	04:45
85	05:00	85	05:00
86	05:15	86	05:15
87	05:30	87	05:30
88	05:45	88	05:45
89	06:00	89	06:00
90	06:15	90	06:15
91	06:30	91	06:30
92	06:45	92	06:45
93	07:00	93	07:00
94	07:15	94	07:15
95	07:30	95	07:30
96	07:45	96	07:45
97	08:00	97	08:00
98	08:15	98	08:15
99	08:30	99	08:30
100	08:45	100	08:45



Fotos 11, 12: Nahverkehrszug auf der Baikal-Amur-Magistrale. Der Rungenwagen transportiert das Heizmaterial für den Personenwagen und das Gepäck der Reisenden.

Foto 13: Regelmäßig werden bei Unterwegshalten die Wagenteile auf Schäden abgeklopft. Offener Antrieb der Lichtmaschine mit Lederriemen!

Foto 14: Kein Fahrplan, sondern die Tabelle an der Toilettentür mit Angaben der Zeiten, wann vor den Bahnhöfen die Toilette abgeschlossen und wann sie danach wieder geöffnet wird.

Foto 15: Die „prowodnici“ achten in den Wagen auf Ordnung. Streng werden beim Zustieg Fahrschein und Pass geprüft. Denn mit den Fahrscheinen und Platzreservierungen wurde lebhafter Handel getrieben.

Und auch Reisezugwagen, die beispielsweise noch 1991 in Ammendorf ausgeliefert wurden, halten zwar 40 Grad Frost aus, entsprechen aber nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen. Allerdings gibt es Pläne, ein Hochgeschwindigkeitsnetz aufzubauen, und Siemens hat bereits einen Fuß in der Tür für einen „Russens-ICE“, der von Moskau nach Leningrad fahren soll.

Noch einmal zum *prowodnik* bzw. zur *prowodnica*: Jeder Wagen hat einen oder zwei, die sich schon wegen der Tag- und Nachtfahrten ablösen. Der Zugbegleiter öffnet die Wagentür und fordert zum Wiedereinsteigen auf, denn der Zug setzt sich ohne Warnung in Bewegung (wer hört schon auf das Pfeifen der Lokomotive?). Dem Reisenden beim Erklimmen der Stufen behilflich zu sein, ihm das Gepäck hochzuheben, das kennt der Zugbegleiter nicht. Ihm wie allen in der Dienstleistungsbranche Beschäftigten ist der ausdruckslose Gesichtszug zu Eigen, der in einer Zeit erlernt wurde, als Dienen mit Unterdrückung gleichgesetzt wurde. Dabei sind diese „Dienstleister“ nicht böse. Sie sind Amtsperson, die auf Ordnung im Wagen achten und noch aus der Zaren- und Sowjetzeit im Fahrgast einen Untertanen sehen.

■ Selbstversorgung auf dem Bahnsteig

Die Fernzüge fahren in der Regel mit einem Speisewagen. Deswegen Besatzung gehört nicht mehr zu den Russischen Eisenbahnen, sondern zu einem Privatbetrieb. Das Angebot ist quantitativ ausreichend und wird auch in die Abteile gebracht. Unter den Speisen sind höchstens die Suppen zu empfehlen. Meist sitzt man allein im Speisewagen, der mit Kartons und anderem mehr oder weniger verdeckten Plunder belegt ist. Vermutlich ist den Reisenden das Angebot zu teuer, vor allem jedoch einseitig. Wer in den Fernen Osten unterwegs ist, kann mit der Speisekarte, die sich mit ihren zwei Suppen und zwei Gerichten während der Sechstage-Reise nicht verändert, nicht zufrieden sein.

Der Reisende sorgt auf andere Weise für sein leibliches Wohl. Er nutzt die Unterwegshalte von 15 bis 20 Minuten, um auf den Bahnsteigen einzukaufen. Dort stehen die Kleinhändler mit Gebackenem, Gekochtem, Gesottenem, mit Obst und Fischen, auch mit Frischgemüse und Säcken voller Kartoffeln. Wer in Sibirien wohnt, wo das Angebot von Obst und Gemüse nicht so reichlich, aber teuer ist, deckt sich ein. Auch die Zugbegleiter wissen ihren Dienst für die Versorgung zu Hause zu nutzen.

In den Zügen herrscht eine entspannte Atmosphäre. Statt Anzug und Krawatte trägt man bis zum Zielbahnhof Jogginghose und T-Shirt, fragt den Nachbarn nach dem Woher und dem Wohin, ohne aufdringlich zu werden. Ab und zu bieten mitreisende Händler etwas an (etwa Pelzmützen, Bernsteinschmuck, Schals), ohne unangenehm zu sein. Von Mafia oder Kriminellen, wie in den Medien geschrieben, ist nichts zu bemerken. Ungeachtet der misslichen Umstände ist es immer noch ein Erlebnis, mit der Eisenbahn durch Russland und die anderen Länder des einstigen Sowjetimperiums zu fahren. Man erhält ein ganz anderes Zeitgefühl, sieht vieles von Land und Leuten und wird nachdenklich darüber, was eine Eisenbahn mit 85.000 km Gleisen für die Infrastruktur eines Landes bedeutet. Offensichtlich sind es die Russischen Eisenbahnen, seit 1. Oktober 2003 wie (noch) in Deutschland eine Staats-AG, die den Staat zusammenhalten. Zumindest tragen sie dazu bei und verschaffen als größtes Transportunternehmen der Welt 1,4 Millionen Menschen Arbeit.

Der einst so beliebte Flugverkehr wurde dem Volk zu teuer. Ohnehin ist für Massengüter das Schienennetz am besten geeignet. Neben den Reisezügen, die auch mal 18 Wagen lang sein können und jährlich fast 1,4 Milliarden Reisende befördern, sind schier endlos lange Güterzüge mit Containern, Holz und Kohlen und bis zu je 100 Kesselwagen unterwegs. 1,2 Milliarden Tonnen Fracht werden alljährlich transportiert. Diese langen Reise- und Güterzüge führen zu Bahnhöfen, die weitaus größer als die in Westeuropa sind.

■ Die Eisenbahn wird sich ändern müssen

Bei den Russischen Eisenbahnen wird sich einiges ändern müssen. Auf den Straßen tobt bereits der Kampf mit den Import-Pkw, in Ostsibirien wird eine Straßenverbindung nach Westsibirien gebaut, die zumindest in den Sommermonaten Reisende aus den Zügen holt. In anderen Gegenden wurde die Straße bereits zum Konkurrenten. Von Novosibirsk fahren Charter-Autobusse nach Berlin. Man ist fünf Tage und fünf Nächte unterwegs. Der Kurswagen nach Berlin-Lichtenberg ebenfalls ...

Die Eisenbahnen Russlands brauchen andere Standards, Investitionen in moderne Fahrzeuge und schnelle Strecken, was nach Schätzungen von Fachleuten einen dreistelligen Milliardenbetrag (in Euro!) kostet. Die Bahn benötigt aber auch ein dem Reisenden zugewandtes Verhältnis ohne die Marotten aus der Sowjetzeit – und wenn es ein Lächeln ist.

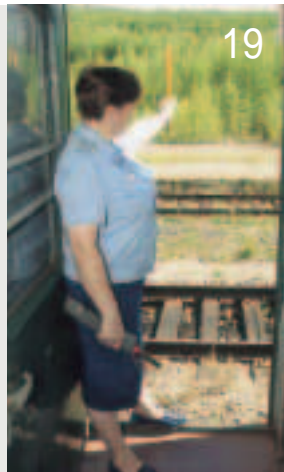


Fotos 16, 17: Die Händler auf den Bahnsteigen (16 – Oblutsche im Amurgebiet, 17 – Drushinino im Ural) tragen zur Versorgung während der tagelangen Reisen bei.

In Russland reist man anders



18



19



20

Foto 18: 70 Minuten Aufenthalt des Zuges 76 Moskau – Tynda am vierten Reisetag in Severobaikalsk. Gern vertritt man sich die Beine.

Foto 19: Die Frauen führen bei den Eisenbahnen das Regiment.

Foto 20: Ein Zug aus Kasachstan in Moskau. Die Zusammenarbeit der Bahnen, die einst zur Sowjetunion gehörten, funktioniert noch.

Fotos 21, 22: Voller Wartesaal abends in Wladiwostok, die Anknunftstafel zeigt ein halbes Dutzend Züge und 2.05 Uhr, die Moskauer Zeit. Nach Ortszeit ist es 19.05 Uhr.



21

26 АВГУСТА		02:05	
ПРИБЫТИЕ - ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ			
№ ПУТЕЙ	НАЗВАНИЕ СОСТАВА	ПРИБЫТИЕ	ОТПРАВЛЕНИЕ
7	ВЛАДИВОСТОК - НОВОСИБИРСК	02:00	02:25 Ч 3
6838	БИРБИЖАКЛИ - I - ХАБАРОВСК	02:40	
684	ЧЕГАДАМИ - ХАБАРОВСК	03:04	
248	МОСКВА - ВЛАДИВОСТОК	03:18	03:48
3	ТИХООКЕАНСКАЯ - ХАБАРОВСК	04:00	
940	ЛИСКИ - ХАБАРОВСК	04:02	
6834	ВОЛОЧАЕВКА - I - ХАБАРОВСК	05:17	

22