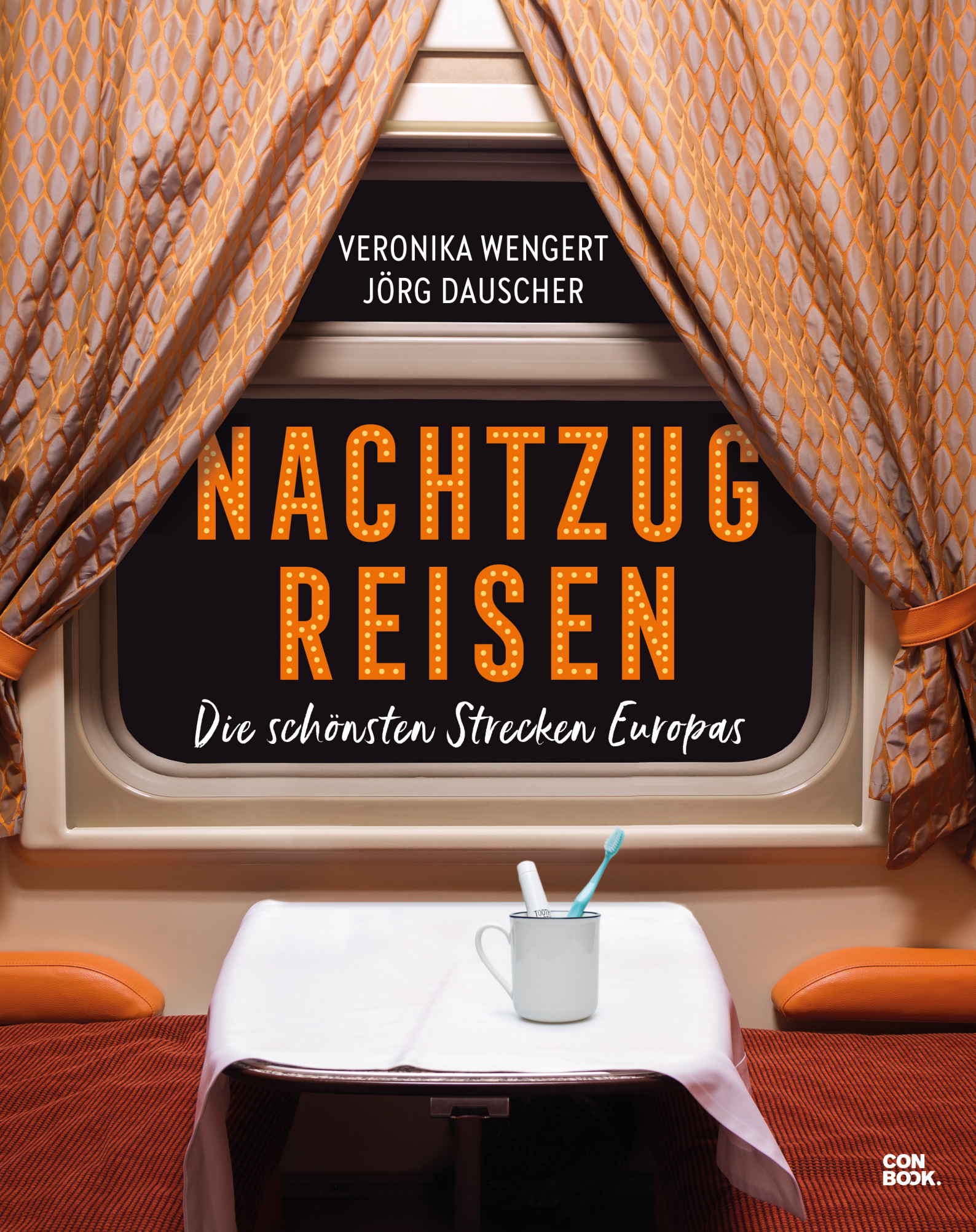


VERONIKA WENGERT
JÖRG DAUSCHER

NACHTZUG REISEN

Die schönsten Strecken Europas

CON BOOK.

Auf in den Hohen Norden!

Wildromantische Natur, endlose Weiten und einen Besuch bei Santa Claus erleben.

Sonnenuntergänge in Lappland (Finnland) sind einzigartig.

Die Inselgruppe der Lofoten sind zu jeder Jahreszeit ein absolutes Traumziel. Die falunroten Holzhäuser wirken wie aufgetupft – und prägen die Landschaft.

Stockholm setzt sich aus vielen kleinen Inseln zusammen. Die Altstadt erstreckt sich auf der Gamla Stan.

VON HAMBURG UND BERLIN INS LAND DER MITTERNACHTSSONNE

Erstmals seit den 1990er Jahren verbindet ab dem Sommer 2022 ein Nachtzug mit Schlafwagen-Abteilen die Hansestadt mit der schwedischen Hauptstadt. Eine bessere Möglichkeit, als mit dem SJ EuroNight direkt in den Norden zu kommen, gibt es nicht – es sei denn die Konkurrenz des Snälltåget ab Berlin.

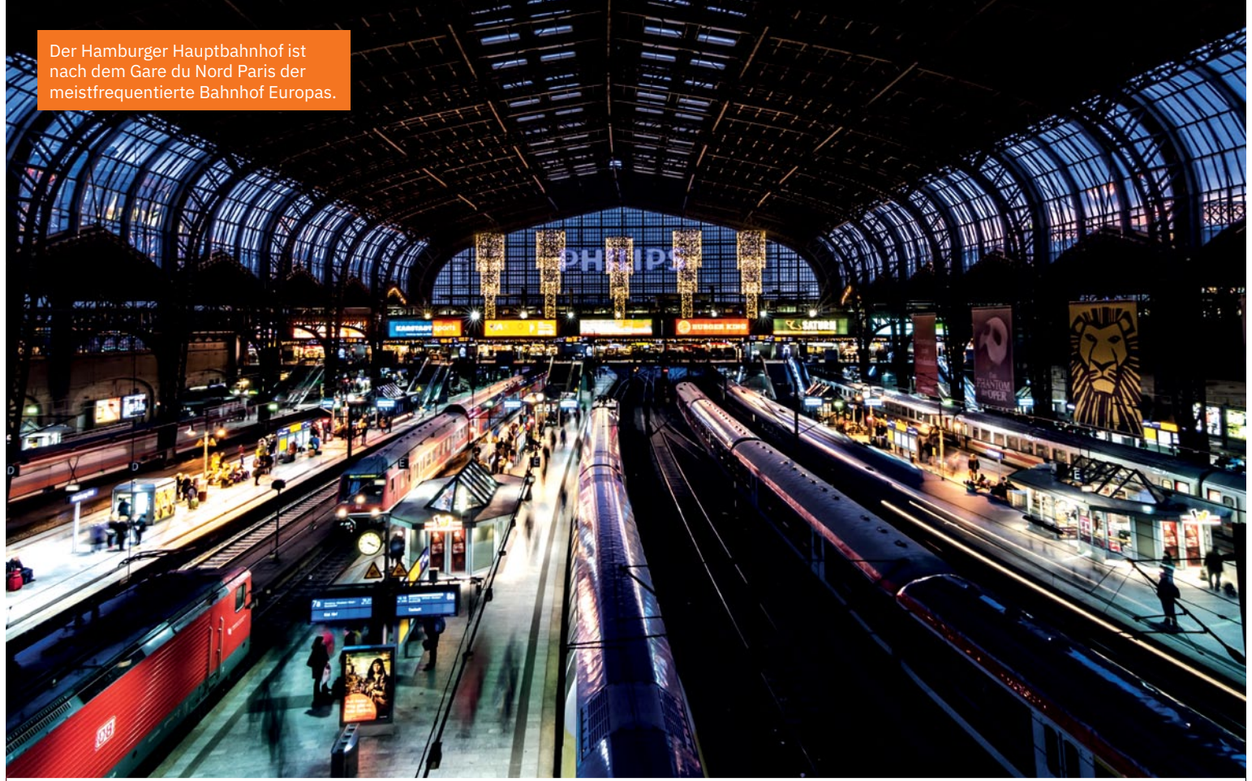
Schweden erstreckt sich über 1.500 Kilometer in den Norden. Wer in Hamburg eine Minute vor Mitternacht einsteigt, um anderntags um Viertel nach zwei Uhr nachmittags in Stockholm aus dem Zug zu steigen, der muss noch einmal so lange fahren, um den Polarkreis zu erreichen und hat immer noch nicht die Landesgrenze erreicht. Um die Dimension noch klarer zu machen: Würde man bei Malmö einen Nagel einschlagen, Schweden wie eine Laubsägearbeit aus der Karte herausarbeiten und nach unten kippen, dann käme der nördlichste Zipfel auf Sizilien zu liegen. Ein wunderbares Land für lange Zugfahrten also – und ein traditionelles Ziel für Nachtzugreisen!

Schwedens Verkehrsministerium hat durch die Ausschreibung von knapp 40 Millionen Euro an Subventionen diese traditionsreiche Nachtverbindung wiederbelebt. Das Land verfolgt das ehrgeizige Ziel, als erster Industriestaat der Welt CO2-neutral zu werden, und stellt damit die höchste Investition in eine Bahnverbindung seit Jahrzehnten zur Verfügung. Anders als für die ebenfalls ausgeschriebene Strecke von Malmö über Köln nach Brüssel, fand sich mit der ehemaligen schwedischen Staatsbahn Statens Järnvägar (SJ) auch ein Betreiber. Der innerschwedische Konkurrent Snälltåget, der seinerseits ein Angebot von Berlin über Hamburg nach Stockholm im Portfolio hat, bot noch nicht einmal mit. Diese Konkurrenz hat Folgen, wie wir gleich sehen werden.

Der vorläufige Fahrplan des SJ EuroNight sieht einen Start am **Hamburger Hauptbahnhof** gegen

21 Uhr vor, nach gut 1.150 Kilometern über **Flensburg**, **Kopenhagen** und **Malmö** kommt er gegen 10 Uhr in **Stockholm** an. In umgekehrter Richtung ab 18 Uhr mit Ankunft vor sieben Uhr morgens. Das Wagenmaterial wird von der deutschen RDC gestellt (Railroad Development Company), die auch den Autozug nach Sylt betreibt, und Liege- sowie komfortable Schlafwagen zur Verfügung stellt – auch von barrierefreien Abteilen sowie der Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen ist die Rede. Jetzt kommt ein großes Aber: Das Angebot ist nur für 244 Tage im Jahr seitens der schwedischen Regierung bestellt, die quasi allesamt außerhalb der Hauptreisezeiten liegen. Dies geschieht aufgrund von Rücksichtnahme auf das Angebot von Snälltåget!

Im Gegensatz zum SJ EuroNight verkehrt der Snälltåget ab Berlin ohne Schlafwagen (stattdessen mit Großraumwagen, Liegesitzen und etwas rustikaleren Liege-Abteilen) und auch nur, wenn er Bock hat bzw. es sich wirklich lohnt: 2022 geht es vom 8. April bis 24. September täglich (etwas später am Abend) in Berlin los, Hamburg wird gegen Mitternacht, Stockholm erst am Nachmittag des folgenden Tages erreicht – nach geschlagenen 17 Stunden Fahrtzeit ab Berlin. Aber Vorsicht mit vorschneller Reiseplanung, zwischendrin macht der Zug auch mal Pause – wegen Gleisarbeiten in Dänemark oder Schweden zum Beispiel. Am besten direkt die Website konsultieren! Auch im Winter verkehrt der Zug, die Fahrpläne für das zweite Halbjahr werden jeweils im Herbst bekannt gegeben.



Der Hamburger Hauptbahnhof ist nach dem Gare du Nord Paris der meistfrequentierte Bahnhof Europas.

Die Öresundbrücke ist ein Bauwerk der Superlative: Sie gilt als die längste Schrägseilbrücke der Welt und wird vom Straßen- und Eisenbahnverkehr genutzt.

Snälltåget bedeutet übersetzt einfach »Schnellzug« und ist ein privates schwedisches Eisenbahnunternehmen, das erst 2006 gegründet wurde. Seit der Deregulierung des schwedischen Zugverkehrs operiert Snälltåget vor allem auf der lukrativen Strecke zwischen Malmö und Stockholm. Das Unternehmen beschäftigt lediglich 50 Mitarbeiter und setzt neben angemieteten EuroSprintern seit 2016 verstärkt Lokomotiven der Siemens-Vectron-Reihe ein. Die Linie nach Stockholm wurde zunächst als »Berlin-Night-Express« betrieben, über Rügen mit Verladung auf die Fähre bei Sassnitz.

Der SJ EuroNight wiederum soll während des Sommers pausieren und hauptsächlich in der Nebensaison fahren, dann aber täglich! Man könnte sich über diese Inkonsequenz ärgern, denn sie ist sicher nicht im Sinne der Passagiere – denen wäre mit einer Verbindung, die verlässlich das ganze Jahr über fährt, sicherlich besser gedient, als mit zwei alternierenden, bzw. unklar getakteten. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. Freuen wir uns lieber der Auswahl und dass es überhaupt wieder nachts gen Skandinavien geht.

In Kopenhagen gab es übrigens Proteste, weil die Stadt vom SJ EuroNight nur mitten in der Nacht erreicht wird. Beim Snälltåget hingegen muss man sich noch mehr grämen, der fährt den Hauptbahnhof gar nicht erst an, sondern hält knapp zwanzig Kilometer vorher in Tåstrup. Und zwar morgens um 6.20 Uhr. Dann sollte man langsam aufstehen, denn schon bald danach geht es spektakulär über den Öresund – das großartigste Schauspiel der gesamten Strecke. Die knapp acht Kilometer lange Schrägseilbrücke ist die

»Välkommen ombord!« – so werden Passagiere auf Schwedisch begrüßt.

längste der Welt: Die Öresundbrücke wurde im Jahr 2000 nach nur vierzigmonatiger Bauzeit eingeweiht und macht den zeitraubenden Fährverkehr seither überflüssig. Regionalzüge verkehren übrigens dort im Zwanzig-Minuten-Takt – kann man sich ja mal überlegen, wenn man in Malmö oder Kopenhagen weilt. Links und rechts ziehen die schrägen Stützpfeiler vorbei, zerstückeln das Meer zum monochromen Kaleidoskop. Die Grenze zwischen Dänemark und Schweden ist durch auf den Pfeilern aufgemalte Flaggen kenntlich gemacht – auch auf der Bahnstrecke, die unterhalb der Autobahntrasse liegt. Schon um kurz vor halb acht läuft der Zug in Malmö ein – das Land von Pippi Langstrumpf, Knäckebrot, falunrot gestrichenen Häuschen und hoffnungslos überteuertem Bier ist erreicht.

Die Insel Södermalm in Stockholm lockt vor allem kreative Menschen an und ist abends stimmungsvoll beleuchtet.

UND SO GEHT'S

Abfahrt • Hamburg gegen 21 Uhr
Ankunft • Stockholm gegen 10 Uhr
Zugname/Zugnummer • SJ EuroNight
Fahrtdauer • etwa 13 Stunden
Streckenlänge • 1.150 km
Komfort • Schlafwagen mit Zweier- und Dreier-Abteilen
Fahrpreis • ab 49 Euro
Wo gibt's Tickets? • www.sj.se

Vor der Abfahrt

Drei Stunden Zeit

Eine Hafenrundfahrt ab den Landungsbrücken unternehmen – Boote gibts genug und es legt sicherlich gerade eines ab. Vom Wasser aus sieht man mehr und besser als vom Land: zum Beispiel die Elbphilharmonie und die ganze Speicherstadt. Wetter zu schlecht? Dann auf in die Hamburger Kunsthalle, einen Katzensprung vom Bahnhof entfernt.

www.hamburger-kunsthalle.de

Zwei Stunden Zeit

Klar, kurz mal zur Reeperbahn. Aber was macht man denn so früh am Tag in St. Pauli? Gucken und essen zum Beispiel: In der Levante Bistronomy weiß man gut und schnell zu kochen, täglich ab 18 Uhr.

www.saltandsilver.de

Eine Stunde Zeit

Einmal um die Außenalster joggen, nach Prominenz Ausschau halten. Und Fischbrötchen essen! Geht auch direkt im Bahnhof … nein, nicht bei dieser großen Kette, bei Gosch Sylt natürlich. Klar haben die auch Austern!

www.gosch.de

Ein Tag in Stockholm

Vormittags

Vergesst Köttbullar, das ist was fürs Möbelhaus, die süße Alternative heißt Kanelbuller: Zimtteilchen aus Hefeteig und manchmal mit getrockneten Früchten. Ein absolutes Muss schon deswegen, weil in Schweden die Liebe so weit geht, dass 1999 ein offizieller »Kanelbullens Dag« (4. Oktober) eingerichtet wurde, ein Tag der Zimtschnecke. Und so wird bestellt: »En kanelbulle, tack.«

Nachmittags

Ein schönes Ziel für einen kurzen Spaziergang ist entweder die Altstadtinsel Gamla Stan mit Königsschloss oder gegenüber immer am Wasser entlang nach Skeppsholmen – dort liegt der Dreimaster AF Chapman vor Anker, einst ein Segelschulschiff wie die Gorch Fock. Die Chapman läuft allerdings gar nicht mehr aus, sondern wurde 2008 renoviert und zum Hotel umgebaut.

Abends

Aufgrund der Aufteilung auf verschiedene Inseln und Inselchen verliert man in Stockholm schnell den Überblick, dieser lässt sich am besten vom Viertel Marienberget auf Södermalm wiedergewinnen: traumhafter Blick über das Wasser und abends sicherlich das beste Fotomotiv.

Weiter geht's

Im Prinzip kann es am gleichen Abend schon weiter gehen: Snälltåget unterhält sommers und winters Nachtzüge nach Åre, vornehmlich, um Skifahrer und Hiker zu befördern. Die gebirgige Gegend ist ein Outdoor-Paradies und war bereits dreimal Austragungsort der Ski-Alpin-Weltmeisterschaften. Um 22.50 Uhr geht es los, um 7.40 Uhr steigt man im Hohen Norden aus. Die Verbindung besteht allerdings nur an zwei Tagen die Woche: Mittwochs und samstags geht es hin, sonntags und donnerstags zurück, Letzteres allerdings schon ab 16.20 Uhr, sodass man noch vor Mitternacht in Stockholm einläuft.

www.snalltaget.se

Eine malerische Alternative ist der Nachtzug NT94 ab Stockholm ins norwegische Narvik. Los geht es um 18 Uhr. Die Fahrtzeit beträgt fast 19 Stunden – aber das ist kein Nachteil, denn so lässt sich die nordische Natur insbesondere zwischen Kiruna und Narvik ausgiebig bestaunen. Luxuriöse Ausstattung inklusive Schlafabteilen erster Klasse mit eigenem WC und Dusche.

Außerdem nicht zu verachten: der Fährverkehr durch die Schäreninseln hinüber ins finnische Turku – diesmal aber tagsüber buchen!

Sommarsverige

Eigentlich wollte ich mich ein bisschen auslassen über den schwedischen Sommer und so. Mit dem Sommer warm zu werden ist nämlich gar nicht so einfach, denn auch an den Tagen, an denen es nicht regnet und er sich in den langen klaren, sanften Mittagsstunden zu etwas Stärke aufrafft, bricht abends jeweils herbstliche Kühle herein. Auch auf die Preise wollte ich schimpfen, denn die sind wirklich ungeheuerlich und ganz entschiedene Spaßbremsen. Durstig nach langer Fahrradfahrt den Vätternsee entlang, den zweitgrößten Schwedens, während der ich absolut niemandem begegnet bin, bestelle ich im einsamen und einzigen Café weit und breit ein Bier. Und was kommt? Carlsberg, ganz entschieden nicht das beste Bier der Welt, in 0,33l. Und was kostet der Spaß? 65 Kronen, das sind sieben Euro! Sieben Euro, für einen drittel Liter eines Getränks, das nur ganz knapp noch ein Bier ist. Hunderttausend Höllenhunde!

Jedermannsrecht

Alle Welt kommt nach Schweden zum Zelten, wegen dem Jedermannsrecht, welches besagt, dass jedermann in der freien Natur jederzeit campen dürfe. Gesetzt, er nimmt seinen Müll anschließend auch wieder mit. Daher brechen sommers zahlreiche romantisch veranlagte Deutsche mit schwerem Rucksackgepäck auf, träumen von den Seen, von Lagerfeuern am Ende langer Tage, um schließlich im Nieselregen einsam am Seeufer zu sitzen, inmitten von Moskitoschwärmen das nasse Zelt abzubauen und einen kilometerlangen Fußmarsch zur nächsten Busstation hinzulegen. Der Bus kommt dann stundenlang nicht und der kleine Laden im Ort hat schon längst zu, die Restaurants sind unerschwinglich, und man baut schließlich am Ortsausgang das Zelt wieder auf, kriecht hungrig in den feuchten Schlafsack und träumt von Döner Kebab und richtigem Bier.

Aber beließe ich es bei solcherlei Lästerei, ich würde damit Schweden nicht gerecht: Schweden ist viel mehr als das, Schweden ist ein Phänomen. Nicht nur, dass Schweden viel größer ist, als man es gemeinhin auf dem Schirm hat. Außerdem ist mir völlig schleierhaft, wie die Schweden es hinbekommen, dass alles, aber auch alles, so schön, so hübsch, so niedlich, so aufgeräumt und zugleich so unaufdringlich wirkt – angefangen mit den rostrotgetünchten Häusern, weiter über irgendwelche Provinzbahnhöfe, die ebenso wie die Züge mit WLAN ausgestattet und einladend gestaltet sind, zum Aufenthalt einladend, in gedeckten, unaufdringlichen Farben mit bequemen Holzbänken (in Berlin ist ja nicht einmal der neue Hauptbahnhof einladend, sondern vielmehr ein Monstrum!), bis hin zu Tischdecken, Auslagen, Wasserkaraffen, Trinkbrunnen, Kähnen, Schiffchen, Stegen … wun-der-hübsch!

Falunrot

Nun, die rostrote Farbe kann ich erklären, das Gesamtausmaß schwedischer Niedlichkeit jedoch nicht. Das sogenannte Falunrot wird aus Nebenprodukten des Kupferabbaus gewonnen, nahe der Stadt Falun nämlich, und eignet sich ganz hervorragend als Witterungsschutz für Holzhäuser. Und man hat hier ja von beidem genügend, von Witterung und von Holz, so dass sich das Falunrot seit dem 16. Jahrhundert nahezu flächendeckend durchgesetzt hat und sozusagen Schwedens Nationalfarbe hinsichtlich des Häuserbaus geworden ist. Wobei ich mich wiederum angesichts

dieser ganzen herzigen Holzhäuser samt Nebenschuppen und Anbauten wundere, warum in Deutschland seit Jahr und Tag so massiv gebaut wird, solche Burgen in die Landschaft gesetzt werden, und Holz nie eine Alternative zu Ziegeln und Beton war.

Eigentlich wollte ich ein bisschen meckern, auch über die Eisenbahnpreise und dass knapp zwei Stunden Fahrt von Mjölby nach Stockholm mehr als fünfzig Euro kosten sollen. Der Blick auf Seen, Wälder und Holzhäuser, das bestens funktionierende WLAN, die bequemen Sitze, der gedeckte Stoff, die Holzverblendung, der so schnell wie sanft dahin gleitende Zug, die eleganten Neigefahrten durch lange Kurven, das alles aber stimmt mich gnädig. Und dann Stockholm, diese Ansammlung von Inseln und Buchten, mit den Booten und Schiffen, den Fähren und Fregatten, dem alten Dreimaster, den Brücken, Stockholm an diesem wundervollen Sommertag mit leichtem Wind und warmer, nicht zu heißer Sonne, dem langen Licht, lässt mich vollends verstummen. Ich sitze mit Blick auf die Gamla Stan, also die Altstadt, seufze und bestelle ein Carlsberg. Was soll's …

Impressum

© Conbook Medien GmbH, Neuss, 2022
Alle Rechte vorbehalten.

www.conbook-verlag.de
www.instagram.com/conbook_verlag
www.facebook.com/conbook

Lektorat: Kanut Kirches, Köln
Einbandgestaltung: Birgit Kohlhaas, kohlhaas-buchgestaltung.de unter Verwendung der Motive: Sonate & SeYeong / Adobe Stock
Layout und Kartografie: David Janik, Streckenkarten basierend auf der Karte © Q STOCK / Shutterstock.com
Druck und Verarbeitung: Firmengruppe APPL, aprinta Druck GmbH, Wemding

Bildnachweise/Copyrights: S. 2: Foto Veronika Wengert: Melissa Engel, Foto Jörg Dauscher: Phil Dera; S. 6/7: Lucia Romero / Shutterstock.com; S. 9: nattawit.sree / Shutterstock.com; S. 10/11: Joe Dunckley / Shutterstock.com; S. 14: Catarina Belova / Shutterstock.com; S. 17: Martin Helgemeir / Shutterstock.com; S. 18 (oben): 07 17 Photo / Shutterstock.com; S. 18 (unten): Hadrian / Shutterstock.com; S. 19 (oben): Kiev.Victor / Shutterstock.com; S. 19 (unten): Veronika Wengert; S. 20 (links): creativemarc / Shutterstock.com; S. 20/21 (Mitte): Dennis van de Water / Shutterstock.com; S. 21 (rechts): OSTILL is Franck Camhi / Shutterstock.com; S. 23: LongJon / Shutterstock.com; S. 24/25: david djordjevic studio / Shutterstock.com; S. 26: pisaphotography / Shutterstock.com; S. 27: Christian Mueller / Shutterstock.com; S. 28/29: Traveller70 / Shutterstock.com; S. 30/31: Jamo Images / Shutterstock.com; S. 32: Mikael Damkier / Shutterstock.com; S. 34/35 (oben): nattawit.sree / Shutterstock.com; S. 34/35 (unten): BABAROGA / Shutterstock.com; S. 36 (oben): Mit freundlicher Genehmigung von Snälltåget, Malmö, Schweden; S. 36 (unten): Sergey Dzyuba / Shutterstock.com; S. 39: ricok / Shutterstock.com; S. 40: Anders Haukland / Shutterstock.com; S. 42: trabantos / Shutterstock.com; S. 43: Virrage Images / Shutterstock.com; S. 45 (oben): tufo / Shutterstock.com; S. 45 (unten): Frithjof Moehle / Shutterstock.com; S. 46: Smelov / Shutterstock.com; S. 48: Roman Beliakov / Shutterstock.com; S. 49: Wirestock Creators / Shutterstock.com; S. 50: Rolf G Wackenberg / Shutterstock.com; S. 53: Marek Knopp / ÖBB; S. 55 (oben): Veronika Wengert; S. 55 (unten): Marek Knopp / ÖBB; S. 56: Mit freundlicher Genehmigung der Majestic Train de Luxe GmbH; S. 57 (oben): Roberto Sorin / Shutterstock.com; S. 57 (unten): B.Panupong / Shutterstock.com; S. 56: Bilder Majestiv Imperator (c) Majestic Train de Luxe GmbH; S. 58/59: Lesia Ppopvych / Shutterstock.com; S. 60/61: Patryk Kosmider / Shutterstock.com; S. 62: ZGPhotography / Shutterstock.com; S. 64 (oben): Jörg Dauscher; S. 64 (unten): Veronika Wengert; S. 65: Sergey Dzyuba / Shutterstock.com; S. 66 (oben): Rasto SK / Shutterstock.com; S. 66 (unten): DDR Museum, Berlin 2017; S. 67 (oben): trabantos / Shutterstock.com; S. 67 (unten): Mistervlad / Shutterstock.com; S. 68: Jörg Dauscher; S. 70: Votimedia / Shutterstock.com; S. 71: Geza Kurka Photo Video / Shutterstock.com; S. 72: Jörg Dauscher; S. 73 (beide): Jörg Dauscher; S. 74: high fliers / Shutterstock.com; S. 76 (oben): Daniel Turbasa / Shutterstock.com; S. 76/77 (unten): DenisNata / Shutterstock.com; S. 78 (links): Nightman1965 / Shutterstock.com; S. 78 (rechts): Shaiith / Shutterstock.com; S. 79: Jörg Dauscher / Shutterstock.com; S. 80: Milosz Aniol / Shutterstock.com; S. 82 (oben): Rudolf van Dooren / European Sleeper; S. 82 (unten): Foto: Torsten Hufsky (DML-BY); S. 83 (oben): Sean Pavone / Shutterstock.com; S. 83 (unten): RegioJet; S. 84 (unten): Alexandros Michailidis / Shutterstock.com; S. 85 (unten): josefkubes / Shutterstock.com; S. 84/85 (oben): ©Train World; S. 86/87: pixelklex / Shutterstock.com; S. 88: Geza Kurka Photo Video / Shutterstock.com; S. 90: Geza Kurka Photo Video / Shutterstock.com; S. 91: Andrew Mayovskyy / Shutterstock.com; S. 92: emperorcosar / Shutterstock.com; S. 93: Vadym Lavra / Shutterstock.com; S. 94: Heracles Kritikos / Shutterstock.com; S. 95: Ioan Panaite / Shutterstock.com; S. 96: Maykova Galina / Shutterstock.com; S. 98/99: Viacheslav Lopatin / Shutterstock.com; S. 100/101 (oben): kzww / Shutterstock.com; S. 101 (unten): Veronika Wengert; S. 100 (unten): Olha Birieva / Shutterstock.com; S. 102: Popova Valeriya / Shutterstock.com; S. 103: Veronika Wengert; S. 104: Train Lodge; S. 105 (oben): Train Lodge; S. 105 (unten): Doreen Bierdel / Wolkensteiner Zughotel; S. 106 (oben, beide): Doreen Bierdel / Wolkensteiner Zughotel; S. 106 (unten, beide): Christophe Boyer / Bahnhof Rehagen; S. 107 (beide): BaseCamp Bonn UG; S. 108: Jörg Dauscher; S. 109 (oben): RDC; S. 109 (unten): Train4you; S. 110: RegioJet; S. 111: Veronika Wengert; S. 112/113: Catarina Belova / Shutterstock.com; S. 114/115: SAKhanPhotography / Shutterstock.com; S. 116: Shchipkova Elena / Shutterstock.com; S. 119: Datenschutz-Stockfoto / Shutterstock.com; S. 120 (oben): Sean Pavone / Shutterstock.com; S. 120 (unten): Markus Hehl / Bahnpark Augsburg; S. 121: Romas_Photo / Shutterstock.com; S. 122/123: Marek Knopp / ÖBB; S. 124: Yasony / Shutterstock.com; S. 127 (oben): maytikka / Shutterstock.com; S. 127 (unten): May_Lana / Shutterstock.com; S. 128/129: Sean Pavone / Shutterstock.com; S. 130 (links): Juliet Haller / Kunsthaus Zürich; S. 130 (rechts): Michael Derrer Fuchs / Shutterstock.com; S. 131: Max Villa / Shutterstock.com; S. 132: Zhukova Valentyna / Shutterstock.com; S. 133: EQRoy / Shutterstock.com; S. 134/135: Bernsten / Shutterstock.com; S. 137 (oben): Pascale Gueret / Shutterstock.com; S. 137 (unten): Don Mammoser / Shutterstock.com; S. 138: achinthamb / Shutterstock.com; S. 140: William Barton / Shutterstock.com; S. 141 (oben): Michael715 / Shutterstock.com; S. 141 (unten): Richie Chan / Shutterstock.com; S. 142: The-Walker / Shutterstock.com; S. 143: Fabian Junge / Shutterstock.com; S. 145: Ratko Mavar / HŽ Putnički prijevoz; S. 146/147: Oliver Joest / Shutterstock.com; S. 148: Veronika Wengert; S. 149 (beide): Veronika Wengert; S. 150/151: Razvan Dima / Shutterstock.com; S. 152/153: Roman Babakin / Shutterstock.com; S. 154: basiczto / Shutterstock.com; S. 156/157 (unten): saiko3p / Shutterstock.com; S. 157 (oben): MarcoPachiega / Shutterstock.com; S. 158: Jörg Dauscher; S. 159 (oben rechts): Lasse Ansaharju / Shutterstock.com; S. 159 (links und unten rechts): Jörg Dauscher; S. 161: Lemon Tree Images / Shutterstock.com; S. 162: Anton Petrus / Shutterstock.com; S. 164: Veronika Wengert; S. 165 (unten links): Veronika Wengert; S. 165 (rechts): Ruben Gutierrez Ferrer / Shutterstock.com; S. 166 (links): Veronika Wengert; S. 166/167: DeymosHR / Shutterstock.com; S. 168: daktales-photo / Shutterstock.com; S. 169: OldskoolDesign / Shutterstock.com; S. 170: katatonia82 / Shutterstock.com; S. 171: TY Lim / Shutterstock.com; S. 172: kavalenkau / Shutterstock.com; S. 173: Anna Lurye / Shutterstock.com; S. 175 (oben): pcruciatti / Shutterstock.com; S. 175 (unten): gary yim / Shutterstock.com; S. 176: Roman Babakin / Shutterstock.com; S. 178: Veronika Wengert; S. 179: Tatiana Popova / Shutterstock.com; S. 180/181: Zdenek Matyas Photography / Shutterstock.com; S. 182 (links): Veronika Wengert; S. 182/183 (Mitte): Miha Mally / Hostel Celica; S. 183 (rechts): Jošt Gantar / Slovenian Tourist Board; S. 184: Pe3k / Shutterstock.com; S. 186/187: Marcin Konsek / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0; S. 189 (oben): Orjen / Wikimedia Commons / CC BY-SA 4.0; S. 188/189 (unten): N.M.Bear / Shutterstock.com; S. 190 (links): Veronika Wengert; S. 191 (rechts): Veronika Wengert; S. 190/191 (Mitte): leszczem / Shutterstock.com; S. 193: Jörg Dauscher; S. 194/195: Katya Scekic / Shutterstock.com; S. 196: John_Silver / Shutterstock.com; S. 198: Fotoeventis / Shutterstock.com; S. 199: R.M. Nunes / Shutterstock.com; S. 200: Yulia Grigoryeva / Shutterstock.com; S. 201 (links): Rrrainbow / Shutterstock.com; S. 201 (rechts): Eduardo Barroso / Shutterstock.com; S. 202/203 und 204/205 (Hintergrund): Korawat photo shoot / Shutterstock.com; S. 202/203 und 204/205 (Zettel): Tartila / Shutterstock.com; S. 202: Ulf Fischer / Privat ; S. 203: Peter Bongard; S. 204: Deutsche Bahn; S. 205: Kyra Hertel / VCD; S. 206/207: Harald Eisenberger / ÖBB; S. 208: Tim Euler / Privat; S. 209: Harald Eisenberger / ÖBB

894167 01 22 4
ISBN 978-3-95889-416-7

Die in diesem Buch dargestellten Zusammenhänge, Erlebnisse und Thesen entstammen den Erfahrungen und/oder der Fantasie der Autoren und/oder geben ihre Sicht der Ereignisse wieder. Etwaige Ähnlichkeiten mit lebenden Personen, Unternehmen oder Institutionen sowie deren Handlungen und Ansichten sind rein zufällig. Die genannten Fakten wurden mit größtmöglicher Sorgfalt recherchiert, eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit können aber weder der Verlag noch die Autoren übernehmen. Leser:innenmeinungen gerne an feedback@conbook.de

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers verzichtet. Selbstverständlich soll dieses Buch alle ansprechen!