

Der Schienenweg ist das Ziel

Ein Interrail-Trip von Basel über Budapest, Belgrad und Sofia nach Istanbul

Von Yaël Debelle (Text) und Anna K. Liesch (Fotos)

Fast 500 Franken kostet unser Interrail-Global-Pass (siehe «Informationen»). 45 Stunden dauert unsere Zugfahrt von Basel nach Istanbul insgesamt. Für etwa 130 Franken wäre ein EasyJet-Flugticket in die türkische Hauptstadt zu haben, knapp drei Flugstunden dauert die Reise. Wir haben uns trotzdem für die teurere und unbequemere Variante entschieden. Zwischen Basel und Istanbul liegen Welten und diese wollen wir kennen lernen.

Im Couchette-Abteil von Zürich nach Budapest drückt die andere Welt schon durch. Der charmante ungarische Chef de Service empfiehlt uns, die drei Extraschlösser an der Abteilstüre zu verriegeln, Diebe seien im Umlauf. Vier ungarische Tussis, die ihren Billigschmuck auch zum Schlafen nicht ablegen, teilen mit uns die Enge des Sechser liegewagens.

«Gibts hier ein Raucherabteil?», frage ich den Hüter über die Liegewagen. «Nein, es ist Rauchverbot, aber rauchen Sie doch einfach im Gang», antwortet er. Das hätte ich nicht von ihm erfahren, fügt er augenzwinkernd an. Im inoffiziellen Raucherabteil schlafen schon einige andere Süchtige. Die Marlboro-rotstummel werden reihenweise aus dem Fenster geschnippt.

Weites, flaches Land

Budapest empfängt uns mit regnerischer Kühle. Wir übernachten in einem christlichen Gasthause mitten in der Plattenbausiedlung von Obuda. Der Senior an der Rezeption ergiesst seine Deutschkenntnisse über uns, beschreibt sämtliche Sehenswürdigkeiten im Umkreis von 100 Kilometern. Wir haben aber nur drei Tage Aufenthalt einberechnet – und lassen uns treiben, wohin uns der Donauwind zieht.

Am Tag vier besteigen wir den Zug nach Belgrad. Stundenlang Flachland durch die ungarische Puszta, hie und da ein Weiler mit kläffenden Hunden und alten Damen. Dann die serbische Grenze. Wie auf Kommando trötet Balkan-Trompeten-Sound aus dem iPod meiner Begleiterin Anna. Zu den nervösen Rhythmen der Balkan-Disco tanzt die Landschaft am Zugfenster vorbei. Unendliche Sonnenblumenfelder, dazwischen alte Agrarmaschinen, die aussehen wie verrostete Dinosaurier, und Fabrikrüden, aus denen Brombeeren und Lianen wuchern. Ein Traktor hüpfert im Takt am Zug vorbei, und ein altes Männchen winkt von seinem klapprigen Fahrrad.

Wie ein Film noir

Wir haben die Komfortzone definitiv verlassen. Der Platz vor dem Belgrader Bahnhof wirkt wie die Kulisse eines Films über die Trostlosigkeit des menschlichen Daseins. Graue Nebelchwaden hängen über der Stadt, die Spannung des nahenden Gewitters liegt in der Luft. Aus den angeschwärtzten Fassaden der klotzigen Betonmonster scheint uns Serbiens Kriegsvergangenheit anzuglotzen – Fratzen der Perspektivlosigkeit.

Die Kioskfrau, die uns Zigaretten verkaufen sollte, schaut uns böse an. Wir stehlen ihr zehn Sekunden Längeweile ohne Kunden. In einer überdachten Bar bestellen wir eine Pizza und zwei Bier. Wortlos knallt die Kellnerin das Bestellte auf den Tisch. Dienstleistungsgesellschaft, was ist das? Das Bier, 50 Rappen für einen halben Liter, schmeckt allerdings ausgezeichnet.

Plötzlich fängt an zu regnen, als ob es kein Morgen gäbe. Die Strasse vor der Bar ist bald ein knietiefer See, die ausgerangierten Basler Drämli versinken darin. Einzige Farbtupfer in der düsteren Szenerie sind die überdimensionierten Leuchtreklamen. «Nike – Free yourself», verheisst der federnde Turnschuh.

«Do you speak English?»

«Der Schlafwagen existiert nicht», so die lapidare Antwort auf die Frage nach unseren reservierten Betten im Nachtzug nach Sofia. Statt erholsamem Schlaf verbringen wir eine Nacht im stickigen Sechserabteil sitzend. Neben mich setzt sich ein französischer Casanova, der seine besten Zeiten hinter sich hat. «Do you speak English?» Ich schüttle den Kopf. «Français?» Nein, kann ich nicht. «Deutsch?» Leider nein. «Serbian?» Ja, Serbin sei ich, gebe ich ihm zu verstehen. Serbisch kann er nämlich nicht, wie ich aus seinen Versuchen, die beiden Serbinnen im Abteil anzuquatschen, weiss. Der Mann stöhnt: «Je suis dans le train avec quatre Serbes, aïe-aïe.»

Ein sympathischer junger Serbe, tätig in der aufstrebenden serbischen Telekom, gesellt sich zu uns. Wir fühlen uns sicher. Er erzählt erstaunlich sachlich von seinem Land, von den Spannungen zwischen Kroaten und Serben. Und plötzlich kann ich wieder Englisch, der französische Don Juan nimmt es staunend zur Kenntnis und schweigt betreten.

Stundenlang rollt der antiquierte Zug, bepackt mit Interrailern, Serben und Roma, durch die Nacht. Schlafen ist nicht. Stattdessen betrachte ich das nächtliche Serbien, unfertige Häuser, gespenstisch beleuchtet. Ich bereue das Bier. Sanitäre Anlagen gibt es im Zug nicht, nur ein Fäkalien-verschmiertes Loch im Boden, ohne WC-Papier und ohne Wasser. Liebdern gerne würde ich zwei Franken in McClean investieren.

Sofias Jeunesse dorée

Endlich Sofia. Es begrüsst uns der hässlichste Bahnhof der Welt, ein Relikt aus dem real existierenden Sozialismus, der sich, obwohl abgeschafft, noch nicht ganz vom Acker gemacht hat. Die Rolltreppen aus den Fünfzigerjahren funktionieren nicht mehr, Anzeigetafeln existieren hier nicht. Die Perrons sind an einigen Stellen schon eingestürzt. Ein monumentales sozialistisches Wandkunstwerk gibt der Bahnhofshalle den Rest.

Doch dann – die Stadt ist eine angenehme Überraschung. Warme Farben, freundliche Menschen, mediterranes Flanieren überall. Eine Jeunesse dorée, die Frauen mit wallendem schwarzem Haar und Sinn für schöne Kleidung, sitzen mit ihren iPads in stillvollen Cafés. Leckeres Gebäck, italienischer Espresso, Schatten spendende Bäume in belebten Parks. Der Tag in Sofia ist viel zu kurz. Im wahrsten Sinne des Wortes, wir haben vergessen, die Zeit umzustellen!

Es ist 19 Uhr und um 19 Uhr fährt unser Nachtzug nach Istanbul. «Los, wir rennen!», rufe ich Anna zu, vielleicht hat er Verspätung. Wir hechten durch die Stadt, nehmen das alte Tram, das provozierend langsam zum Bahnhof tuckert. Da, der Bahnhof taucht am Horizont auf, Anna drückt schon mal den roten Knopf an der Tramtüre. Plötzlich quietscht das Tram und bimmelt und stoppt abrupt. Es war die Notbremse, nicht der Türöffner, zwanzig Augenpaare glotzen uns an. Dann lachen wir alle, das Drämli fährt weiter.



Weitblick. Fahrt durch die endlos scheinende ungarische Puszta.



Monotonie. Haltestelle in der tristen Belgrader Peripherie.



Touristenklasse. Eine Gruppe «Interrailer» auf grosser Tour.



Leuchtstoff. Überdimensionierte Reklame für einen Turnschuh.



Endstation. Bahnhof Istanbul Sirkeci, erbaut im europäischen Orientalismus.

Informationen

Der Interrail-Pass. Der Global Pass für 484 Franken (2. Klasse, Erwachsene) ist 22 Tage lang gültig, während denen man an zehn Tagen in (fast) allen europäischen Ländern plus der Türkei gratis Zug fahren kann. Reservations- und Schlafwagen-Gebühren sind nicht inbegriffen. Weitere Infos unter: www.interrailnet.com

Die Routen. Um von der Schweiz nach Istanbul zu gelangen, gibt es verschiedene Reisevarianten. Die Website der Deutschen Bahn hat die umfangreichsten Auskünfte über die Fahrpläne. Weitere Infos unter: www.bahn.de

Wir hechten zum Bahnhof – und tatsächlich: 100 Minuten Verspätung steht da in dicken Lettern! Noch nie war ich der östlichen Unzuverlässigkeit so dankbar.

Bulgarische Bakschisch-Praxis

Zwei Stunden später ist es so weit, der Zug rollt ein. Ein unruhiger Interrailer-Hühnerhaufen dringt in die Abteile, ich halte dem einen Angestellten unsere Liegewagenreservation unter die Nase. «Money!», sagt er, als er uns zu unserem Abteil bringt, und ich erinnere mich an die Internetforen, die über die Bakschisch-Praxis in Bulgarien informieren. «Gib ihm Geld», raune ich Anna zu. Sie kramt bulgarische Münzen aus dem Portemonnaie. «No, no, only paper-money», sagt der Angestellte. Anna kramt weiter im Geldbeutel, da entreisst ihr der Mann zwei Schweizer Zwanzigernoten und verschwindet. Wir fluchen. Wir wollten ihn nicht mit der Summe eines durchschnittlichen Wochengehalts korrumpieren und fühlen uns schlecht. Der langersehnte Liegewagen lässt uns das Intermezzo aber bald vergessen, wir schlafen tief und fest bis Istanbul, wo der Orient-Express mit fünfständiger Verspätung einrollt.

Istanbul, das ist eine andere Geschichte. Zehn Tage wohlverdiente Ferien von den Ferien. Kein mühsames Rucksack-Rumgeschleppe, ein bequemes Bett, eine Dusche, ein WC. Die Rückreise wollen wir in einem Zug durchziehen, diesmal durch Kroatien und Slowenien. 45 Stunden sind planmässig, mit Verspätungen und verpassten Anschlusszügen werdend dann 60 Stunden.

Eindrücke und Erfahrungen

Die Erkenntnisse, die wir dank Interrail gewonnen haben, sind zahlreich. Dass Rauchverbote erst ab der österreichischen Grenze umgesetzt werden – und die Kontrolleure im wilden Südosten in dieser Hinsicht mit den armen Rauchern paktieren. Dass mir das rhythmische Ruckeln im Balkan-Express mit offenen Fenstern besser gefällt als das körperlose Rauschen im klimatisierten deutschen Neizzug von München nach Basel. Dass mir der würzige türkische Kaffee, den der Schlafwagenwart in seinem Abteil kurz vor Sofia auf dem Gaskocher braut, besser schmeckt als die wässrige Brühe, die im deutschen ICE gereicht wird.

Sollte die These stimmen, dass der Zustand der Bahninfrastruktur den Zustand des jeweiligen Betreiberstaates widerspiegelt, dann steckt Serbien noch in den Kinderschuhen, die Türkei erreicht mit ihren blankgeputzten Bahnhöfen und pünktlichen Abfahrtszeiten locker EU-Normen, während Bulgarien noch im postkommunistischen Zeitalter der Misswirtschaft verharrt. Landesgrenzen, das haben wir gelernt, sind nicht nur symbolische Linien. Derselbe Zug, der in Serbien noch mit gefühlten 20 Stundenkilometern fährt, beschleunigt nach der kroatischen Grenze und ist fortan in der Lage, mit der fünffachen Geschwindigkeit durch Kroatien und Slowenien zu brausen.

Vor unserer Reise war der Balkan ein Niemandland in unserem Geist. Aus einigen Fernsehbildern und Vorurteilen bestand das diffuse Bild, das wir vom Südosten Europas hatten. Die Zugreise hat den erfahrenen Ländern Konturen und ein reiches Innenleben gegeben. Das Bild lebt jetzt, es ist von Farben, Gerüchen, Menschen, Gebäuden und Zügen bevölkert. Interrail sei dank.