

VON BAKU IN DIE SCHWEIZ AUF DEM LANDWEG, 20. – 29. NOVEMBER 2019

Der folgende Beitrag beschreibt nicht eine organisierte Reise von chtour.ch, sondern den Landweg von der Hauptstadt Aserbaidschans nach Bern. Die Reise machen vier Männer ohne langfristige Vorbereitungen oder Reservationen.

Der bequemste Weg ins westliche Nachbarland Georgien ist der Nachtzug von Baku nach Tbilisi. Den wollen wir nicht nehmen. Wir ziehen es vor, tagsüber zu reisen, um zu sehen, wie die Landschaft aussieht und wie sie sich verändert.

Ein Triebwagenzug, hergestellt von der Firma Stadler Rail, fährt am Vormittag von Baku nach Ganja (aserbaidschanisch Gəncə, ausgesprochen etwa «Gändschä»), etwa 360 Kilometer im Westen. Von dort aus haben wir die Absicht, bis ins 200 Kilometer entfernte Tbilisi mit dem Bus weiterzureisen, denn ausser dem Nachtzug gibt es keine Zugsverbindung nach Georgien.

Die Fahrt mit dem Zug beginnt mit dem Kauf des Fahrscheins. Wir gehen am Vorabend auf den Bahnhof, aber der erste Gang ist umsonst: die Schalterbeamten verlangen die Pässe oder zumindest Passkopien. Also zurück ins Hotel und einen zweiten Versuch wagen.

Sowohl in Aserbaidschan als auch in Georgien haben die Staatsbahnen elektrische Triebwagenzüge der Schweizer Firma angeschafft, jeweils vier Waggons, die sie auf der wichtigsten Strecke des Landes einsetzen.

Die neue postsowjetische Klassengesellschaft zeigt sich in den drei Klassen von Sitzplätzen, die in diesen neuen Zügen verkauft werden. Für die erste Fahrt begnügen wir uns mit der zweiten Klasse.



Am nächsten Tag sind wir früh am Bahnhof. Lächelnde Schaffnerinnen weisen uns die reservierten Plätze zu – auch sie wollen die Pässe sehen. Wir haben genügend Zeit, lassen das Gepäck im Zug und kaufen in den kleinen Läden im Bahnhof etwas zu essen und zu trinken für unterwegs. Der neue Zug hat saubere Fenster, die Toiletten sind geputzt, an einem Automaten kaufen kinderreiche Familien während der Fahrt Getränke und Süßigkeiten.

Der Zug fährt um 08.45 Uhr ab, beschleunigt durch die Stadt und die Vororte, gleitet durch eine weiss-gelblich-bräunliche Halbwüste, die Sonne scheint, man sieht Rohrleitungen, Stromkabel, Strassen und Pisten, Güterzüge mit Zisternenwagen, eine Zementfabrik, Zulieferbetriebe für die Ölindustrie, später eine Ebene mit Schafherden, dahinter kahle Hügelzüge, manchmal einen Bewässerungskanal, Felder, Siedlungen mit Gärten und Bäumen. Nach knapp vier Stunden kommen wir pünktlich in Ganja an.

Der Taxifahrer, der in Ganja gleich an der Tür des Zuges seine Dienste anbietet, bringt uns nicht zum Busbahnhof, wie wir ihn gebeten haben, aber immerhin an einen Ort, wo die Busse zwischen Baku und dem Westen des Landes halten. Das verstehen wir, als wir im Bus nach Tovuz sitzen und den *Avtovağzal* von Ganja durch das Fenster sehen. Immerhin hat der Taxifahrer sich vorher fürsorglich beim Buspersonal um einen günstigen Fahrpreis bemüht. Die Landschaft wird inzwischen fruchtbarer, die Landwirtschaft wird intensiver betrieben, vielerorts stehen Treibhäuser.

Die Toilette auf dem Busbahnhof von Tovuz gehört nicht zu den Höhepunkten unserer Reise. Dafür finden wir dort ein Taxi, das uns an die Grenze bringt zur Roten Brücke, *Qırmızı Körpü*, russisch *Красный мост*. Es gibt dort viele Fahrzeuge, viel Betrieb und viele Wechselstuben auf der aserbaidchanischen Seite. Nur wenige Autos fahren von einem Land ins andere, wohl wegen unterschiedlicher Haftpflichtversicherungen oder aufgrund anderer bürokratischer Hindernisse.

Dafür überqueren viele Reisende die Grenze zu Fuss. Zwei Grenzgebäude sind durch einen überdachten Fussweg miteinander verbunden. Unsere Pässe werden gestempelt, das Gepäck wird durchleuchtet, weiter gibt es keine Kontrollen, man überquert die Grenze speditiv. Für Georgien brauchen wir kein Visum, für Aserbaidschan haben wir es vor der Reise innert weniger Tage elektronisch auf der offiziellen Website der Regierung erhalten.

Die freundliche georgische Grenzbeamtin findet, unser geplanter Aufenthalt in Georgien sei zu kurz, was wir gerne zugeben. «Slow travel» können wir unsere Reise nicht nennen, dafür fehlt uns die Zeit. Unsere Unternehmung ist nicht beschaulich, sie gleicht eher Jules Vernes "Reise um die Erde in 80 Tagen". Wir sind ja auch unterwegs, um Alternativen zum Flugzeug zu testen, ganz im Sinn der aktuellen Klimadebatte, und deswegen sind auch alle Kommentare zu den Orten, durch die wir reisen oder hetzen, nicht als definitive Beurteilungen zu verstehen.

Auf der georgischen Seite steht kein Bus. Wir nehmen deswegen ein Taxi, das uns sechzig Kilometer von der Grenze bis zu unserem Hotel in Tbilisi bringt, wo wir am frühen Abend ankommen. Das neue und günstige Hotel liegt in einem Wohnquartier gleich hinter der riesigen, zwischen 1996 und 2004 erbauten, georgisch-orthodoxen Dreifaltigkeits-Kathedrale (Sameba-Kathedrale).

Abends ein Spaziergang ins Stadtzentrum, wo wir in einem trendigen Restaurant essen, das für schmackhafte Bohnengerichte (Lobio) bekannt ist.

Für mich war es nicht der erste Besuch in Tbilisi. Ich reiste im August 1978 als junger Mann durch Tbilisi. Mir ist damals aufgefallen, dass von den Rückspiegeln der Autos nicht Darstellungen der Madonna baumelten wie in Süditalien, sondern Fotos des 1952 verstorbenen Josef Stalin.

Den nächsten Tag beginnen wir mit einer Fahrt zum Hauptbahnhof in der vollbesetzten Untergrundbahn. Wir haben da noch die Absicht, am 24.11. die Autofähre von Batumi nach Odessa (genauer Chernomorsk) zu nehmen, die auf der Website ukrferry.com angekündigt ist, und nehmen uns deswegen zwei volle Tage Zeit in Tbilisi. Die Fahrkarten nach Batumi kaufen wir für übermorgen. Für die vier Tickets will die Dame am Schalter diesmal nur einen Pass sehen.

Dann gehen wir zu Fuss Richtung Stadtzentrum und sehen uns unterwegs den Innenhof an, in dem der 1918 verstorbene Maler Niko Pirosmani in ärmlichsten Verhältnissen gelebt hat (von ihm stammt das erste Bild des Blog-Beitrags). Hundert Jahre nach dem Tod des Künstlers sieht der weiterhin bewohnte Innenhof zwar malerisch aus mit seinen Treppen und Veranden, aber auch sehr ärmlich und mit dem beginnenden Regen trostlos. Wie ist es wohl, wenn man in diesen Häusern wohnen muss?

Nicht weit davon steht das städtische Anwesen von Prinz Ilya Chavchavadze (1837-1907).



Der Nationalheld, Schriftsteller, Journalist, Übersetzer und Herausgeber förderte die georgische Sprache. Sein Haus ist so erhalten geblieben, wie er es verlassen hat, bevor er am 12. September 1907 ermordet wurde, und kann als Museum besucht werden.

Ein paar Schritte weiter das Haus, in dem die österreichische Friedensnobelpreisträgerin Bertha von Suttner mehrere Jahre bis

1885 gelebt hat mit ihrem Ehemann Arthur Gundaccar von Suttner, der sieben Jahre jünger war als sie und von seinen Eltern wegen dieser unerwünschten Ehe enterbt worden war. Eine Reklametafel weist darauf hin, dass das Haus zu vermieten oder zu verkaufen ist.

Nach einem Mittagessen in einem stilvoll-modernen Restaurant, das mit dem Zerfall der Umgebung kontrastiert, gehen wir weiter zur Rustaveli-Avenue und sehen uns die Bilder in der Nationalgalerie an. Die Sammlung ist eher klein, aber die Qualität ist hoch, und in einem grossen Saal werden die Bilder von Niko Pirosmani ausgestellt, weitere sehenswerte Bilder stammen von David Kakabadze (1889-1952), Shalva Kikondze (1894-1921) und anderen. Beim Spaziergang in der Innenstadt wechselt Staunen über die Schönheit ab mit Erschrecken über die Zerstörung: Wie schon in Baku finden wir es bedauerlich, wie mit historischer Bausubstanz umgegangen wird.



Am nächsten Tag sehen wir vom Hotel aus, dass es auf den Hügeln um Tbilisi geschneit hat. Wir sehen uns die Sameba-Kathedrale genauer an, wandern zur uralten Metekhi-Kirche, gehen über den Fluss Kura (auf der Brücke mit dem langen Namen «Hundred Thousand Holy Georgian Martyrs Metekhi Bridge»), steigen in der Altstadt Treppen hoch, werfen einen Blick in die stimmungsvolle Betlemi-Kirche, steigen weiter hoch bis zur Narikkala-Festung, sehen uns Tbilisi von oben an, wärmen uns unten wieder mit georgischen Vorspeisen und Tee.

Das Kunstmuseum (Shalva Amiranashvili Museum of Fine Arts) ist geschlossen, wohl für

Renovationsarbeiten, dafür liegen im Nationalmuseum (Simon Janashia Museum of Georgia) die wunderbaren Goldschmiedearbeiten des antiken Landes Kolchis.



Und im obersten Stock wird eine Ausstellung gezeigt: «Soviet Occupation of Georgia».

Es stimmt: die Rote Armee hat im Frühjahr 1921 das für kurze Zeit unabhängige Georgien besetzt und der Demokratischen Republik Georgien ein Ende bereitet, so wie sie es im Frühling 1920 in Aserbaidschan und im Herbst 1920 in Armenien getan hat. Die Drahtzieher für diese Aktion sassen zwar in Moskau, aber es waren nicht Russen, sondern Georgier. Sie bezweckten neben der Beglückung ihres Volkes wohl schon damals noch etwas anderes, nämlich die Machtübernahme in der Sowjetunion.

Die Ausstellung über die sowjetische Besetzung passt gut zum Bild des kleinen Georgiens als Opfer der übermächtigen Russen, das man der NATO, der EU und

dem eigenen Volk präsentieren will. Aber die Sowjetunion war kein Kolonialreich. Hätte ein Senegalese 1924 Präsident von Frankreich werden können, oder ein Inder britischer Premier?

Stalin, ein Georgier mit dem Familiennamen Dschugaschwili, schaffte es in Moskau an die Spitze. Er wurde nach Lenins Tod erster Sekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion und übernahm so die wichtigste Position im Staat. Dass die Georgier Stalin und Beria Millionen von Sowjetbürgern und Tausende ausländischer Kommunisten ermorden liessen, ist bekannt. Was auch immer in diesen Jahren geschehen ist: es gab georgische Opfer, aber bedeutender scheinen mir die georgischen Täter.

Wenn ein Nationalmuseum Geschichte präsentiert, dann möchte ich das Bemühen spüren, Geschichte in ihrer Komplexität und in ihrer Kontinuität so objektiv wie möglich darzustellen. Mich würde in Georgien interessieren: Wie entwickelte Georgien sich als Teil des Imperiums der Zaren (bis 1917)? Wie als Teil der Transkaukasischen Sozialistischen Föderativen Sowjetrepublik (1922-1936)? Wie als Georgische SSR (1936-1991)? Wie seit der Unabhängigkeit?

In ehemaligen Sowjetrepubliken und in Osteuropa stelle ich fest, dass die Zeiten unter der Führung der Kommunistischen Partei in den Darstellungen oft gänzlich fehlen, wie grosse Pausen im Leben der Nationen, oder dass nur die Repression gezeigt wird. Es wurde aber gelebt, gebaut, produziert, es wurden Kinder geboren und erzogen, die Kinder spazierten auf

der Strasse und assen Eis, viele von ihnen leben noch heute. Sind ihre Erfahrungen wertlos, weil es diese sozialistischen Zeiten gar nie gegeben hat ausser als Gulag, oder weil es einzig und allein den Kapitalismus geben kann vom Anfang der Zeiten bis in die Ewigkeit?

Weil ein Teil der Vergangenheit systematisch ausgeblendet bleibt, werden sich künftige Generationen nur noch auf dem Umweg über die Publikationen ausländischer Sowjetologen über die eigene Vergangenheit informieren können.

Gegen allzu kritische Gedanken hilft georgisches Essen, ausgezeichnete Salate mit geraffelten Nüssen wie Pkhali und Ispanakhi, dazu allerlei Khachapuri, weiter Fisch, Fleisch und was das Herz sonst begehrt, und natürlich Weine, vor 8000 Jahren von den Georgiern wirklich oder angeblich erfunden und teilweise auch heutzutage in riesigen Tonfässern (Kvevri) gelagert.



Je weiter wir uns am folgenden Tag von Tbilisi entfernen, desto schöner wird das Wetter. Auf dieser Strecke sind wir in der komfortabelsten Wagenklasse unterwegs.

Die alte Bahnlinie schlängelt sich langsam über die Wasserscheide zwischen dem Kaspischen und dem Schwarzen Meer und quält sich rumpelnd durch einen Tunnel. Auf

Dutzenden von Kilometern ist eine schnellere Bahnstrecke mit grösseren Kurvenradien, sanfteren Steigungen und einem Basistunnel im Bau.

Der beliebte Autohändler aus Tbilisi, der im Abteil nebenan gesessen hat, erkundigt sich bei mir diskret und in russischer Sprache, als ich neben der Türe des Waggons stehend auf das sich nähernde Meer blicke: «Wieviel erhält ein Mensch als Alterspension in der Schweiz?»

Ich erkläre ihm, das hänge ab von der Höhe der Beitragszahlungen in den Jahrzehnten des Arbeitslebens. Ich verschweige nicht die Beiträge, die ein Mensch in der Schweiz pro Monat für seine Krankenversicherung bezahlt, erwähne die letzte Rechnung meiner Garage für das Ersetzen des defekten Abblendlichts (68 Franken und 75 Rappen, inklusive Lampe, Verbrauchsmaterial und 7,7% Mehrwertsteuer) und frage, wieviel diese Dienstleistung in Georgien kosten würde. Der Wunsch des Autohändlers auf einen geruhsamen Lebensabend in die Schweiz schwindet. Wir wünschen uns gegenseitig alles Gute und verabschieden uns in Batumi freundlich.



In der Hauptstadt der Autonomen Republik Adscharien beziehen wir ein traditionelles, stilvoll renoviertes Hotel mit Dachterrasse direkt an der Strandpromenade. Am Quai vor dem Hotel brummt ein Schiff der französischen Marine, nebenan liegt das historische Zentrum, nicht weit entfernt sind die ersten Wolkenkratzer zu sehen. Das Wetter ist angenehm warm, die Badesaison ist aber vorbei.

Die ukrainische Fährgesellschaft hat inzwischen ihren Fahrplan geändert, an den beiden nächsten Tagen fährt kein Schiff, und für die inzwischen auf den 26. November geplante Abfahrt gibt es auch keine Garantie. Wir beschliessen deswegen nach einem letzten georgischen Mahl, am nächsten Tag auf dem Landweg nach Istanbul aufzubrechen. Entlang der

Küste des Schwarzen Meers gibt es keine Bahnlinie.

Es besteht eigentlich eine direkte Bahnverbindung von Baku über Tbilisi in die osttürkische Stadt Kars. Es besteht auch eine technische Einrichtung zum Spurwechsel von russischer Breitspur auf europäischer Normalspur im südgeorgischen Dorf Akhalkalaki. Die Bahnverbindung wurde am 30. Oktober 2017 eingeweiht von den Präsidenten Aserbaidschans und der Türkei. Auf einer aserbaidischen Briefmarke wird die Eröffnung gefeiert. Es wird auch berichtet, dass Güterzüge schon auf dieser Route abgewickelt werden. Personenzüge stehen bereit, und doch fährt noch kein Zug. Einen Grund dafür konnte ich mit meinen Recherchen im Internet nicht in Erfahrung bringen.

Da wir gute Erfahrungen gemacht haben mit der raschen Überquerung von Grenzen zu Fuss, nehmen wir von Batumi ein Taxi zur 18 Kilometer entfernten Grenze. Hinter der Grenze wartet ein Bus, der fährt nach Trabzon. Wir fahren der Küste entlang auf einer autobahnähnlichen Schnellstrasse, die Küste ist steil, Hochhäuser stehen eng beieinander, an einigen Hängen wird Tee angebaut. Wir fahren nicht bis Trabzon, sondern steigen in der nächsten grossen Stadt, Rize, aus, von wo wir einen Nachtbus nach Istanbul nehmen wollen. Im nachhinein glauben wir allerdings, dass die Auswahl an komfortablen Busverbindungen ab Trabzon grösser gewesen wäre.

Wir kaufen in Rize Tickets für eine Nachtverbindung nach Istanbul, 1120 Kilometer Fahrt kosten knappe 25 Franken pro Person. Wir lassen das Gepäck im Büro der Busgesellschaft und schlendern zum Stadtzentrum, degustieren lokale Süssigkeiten in einer Konfiserie, essen geröstete Haselnüsse, die an der Schwarzmeerküste wachsen, und sind pünktlich um 17 Uhr

zurück für unsere Nachtfahrt, die sich dann um eineinhalb Stunden verzögert, weil im Motor des vollbesetzten Busses ein Riemen ersetzt werden muss.

Am nächsten Morgen kommen wir müde im Terminal Samandira der Busgesellschaft Metro im Istanbuler Vorort Sancaktepe an, auf der asiatischen Seite des Bosphorus.



Mit einem Taxi brauchen wir 40 Minuten, um auf verstopften Autobahnen durch Neubauviertel zu einem historischen Hotel im europäischen Stadtteil Beyoğlu zu gelangen, vorbei am Ortsschild «Istanbul», auf dem die Einwohnerzahl von über 15 Millionen erwähnt wird, und durch einen Tunnel unter der Meerenge. Das Grand Hotel de Londres, türkisch Büyük Londra Oteli, wurde 1892 eröffnet, fünf Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie von Europa nach Istanbul. Das passt zu unserer Reise. Vieles ist aus der Erbauungszeit erhalten, der Aufenthaltsraum im Erdgeschoss ist sehenswert. Der Papagei, der in einem Käfig pfeift, erinnert mich an einen früheren Aufenthalt.

Morgens um 10 sind unsere Zimmer schon bereit, wir schätzen die Gelegenheit zu duschen, und als wir erwähnen, dass wir die Nacht in einem Bus verbracht haben, lädt man uns zum Frühstück ein.

Ein schmaler Durchgang neben dem Hotel führt zur *Istiklal Caddesi*, hier spaziert die ganze Welt, ein promenierendes Völkergemisch, es wird auch fleissig eingekauft.

Beyoğlu, griechisch *Pera*, war in osmanischer Zeit der von Botschaften, Europäern und Christen bevorzugte Stadtteil, es stehen dort Kirchen der Katholiken, der Griechen und der Armenier. Wir spazieren zum Taksim-Platz und zurück und gehen durch das belebte Viertel beim Galata-Turm hinunter zur Galata-Brücke mit ihren vielen Fischern und weiter zum Bahnhof Sirkeçi auf der anderen Seite

Noch in den 1970-er Jahren fuhren direkte Kurswagen des Simplon-Orient-Expresses von Paris via Vallorbe, Brig, Venedig, Belgrad und Sofia nach Istanbul-Sirkeçi, dem alten Bahnhof gleich neben den Anlegestellen der Bosphorus-Fähren. Im Herbst 1980 bin ich selbst vom Bahnhof Venezia Santa Lucia im Liegewagen bis Istanbul gereist, zusammen mit zwei Theologen und einer türkisch sprechenden Islamwissenschaftlerin – wenige Wochen nach dem Militärputsch, den wir nicht vorhergesehen hatten. Die Fahrt von Venedig nach Istanbul dauerte damals zwei Nächte und einen Tag und war verglichen mit heute sehr komfortabel.

Heute fahren keine internationalen Züge mehr von Istanbul-Sirkeçi aus. Das historische Bahnhofgebäude ist aber erhalten geblieben, und es gibt einen internationalen Fahrkartenschalter. Dort kaufen wir Fahrkarten für den Nachtzug am folgenden Abend von Halkalı in die bulgarische Hauptstadt Sofia. Es ist dies der einzige Personenzug zwischen Istanbul und dem restlichen Europa.

Halkalı ist die westliche Endstation der neuen, schnellen und sehr leistungsfähigen S-Bahn Marmaray, die 77 Kilometer lang ist und die asiatischen Vororte durch einen unterseeischen Tunnel mit dem Zentrum verbindet und mit den europäischen Vororten verbindet. Neben dieser S-Bahn gibt es ausserdem neue Untergrundbahnen und Trams. Die Metropole hat einen modernen und leistungsfähigen Nahverkehr. Wie bei den Metros in Baku und Tbilisi kauft man sich an einem Automaten eine Karte im Kreditkartenformat, die man mit Guthaben auflädt und an den Zugangsschranken an einen Leser hält. Die Karten sind unpersönlich. Man kann also Fahrten für eine ganze Gruppe auf eine Karte laden und dann eine Person nach der anderen durch die Schranke lassen.



Vom Bahnhof Sirkeçi schlendern wir zurück über die Galata-Brücke, trinken in einem der Restaurants türkischen Kaffee, fahren mit der historischen Seilbahn zurück zur Istiklal Caddesi, staunen etwas über die massive Polizeipräsenz mit auffallend vielen Polizistinnen. Später lesen wir in den Medien, dass an diesem Abend eine Demonstration gegen Morde an Frauen mit Tränengas aufgelöst wird.

In einer engen Gasse neben der Çiçek Pasajı befindet sich ein traditioneller Fischmarkt, der allerdings immer kleiner wird, während die Restaurants mehr und mehr Platz einnehmen. Einer der Fischhändler hat sein eigenes Restaurant, wo man auf billigen Stühlen frischen Fisch isst – an den Wänden prangen die Fotos der Fischereiflotte des Besitzers.

Der folgende Tag ist ein Dienstag, und eine wichtige Sehenswürdigkeit der Stadt, der Topkapı Sarayı, der Palast der Sultane, ist geschlossen. Dafür ist die Kirche der Heiligen Weisheit, die Hagia Sophia oder Ayasofia, geöffnet. Die byzantinische Kirche, im 6. Jahrhundert gebaut, übertrumpfte mit ihrer Kuppel aus Ziegeln von über 30 Metern Durchmesser während Jahrhunderten alles bisher Dagewesene und verkörperte den Führungsanspruch Konstantinopels als Zentrum der zivilisierten Welt.

Die Blaue Moschee nebenan ist auch geöffnet, allerdings ist die Hauptkuppel nicht sichtbar wegen Restaurationsarbeiten. In beiden Gebäuden ist der Andrang der Besucher an einem Wochentag im November durchaus erträglich. Dann fahren wir mit dem Tram zur Universität und betreten den grossen, gedeckten Bazar (Kapalıçarşı), der zwischen dem 15. und dem 17.

Jahrhundert gebaut wurde. Als wir nach einem Snack wieder zur Anlagestelle der Schiffe kommen, entschiessen wir uns, den Nachmittag mit einer Bosphorus-Rundfahrt zu beenden.

Am Abend wollen wir genug früh in Halkalı sein, um unseren Nachtzug nicht zu verpassen. Während der langen S-Bahn-Fahrt freunden sich meine Mitreisenden mit einem jungen Türken mit künstlichen Augenbrauen an, der nach Hongkong auswandern will und sich sehr wundert, dass es einen Nachtzug nach Sofia gibt, und mit reizenden Türkinnen, die den Zug aber vor uns verlassen.

In Halkalı eilen die letzten Passagiere aus dem Bahnhofgebäude und verlieren sich im Dunkel. Wir suchen ein Restaurant, einen Laden, eine Cafeteria, ein Bahnhofbuffet, aber da ist nichts.

Es steht nur ein Mann verloren mit einem Schubkarren an einer Abzweigung. Er hat Mineralwasser, Süssigkeiten und Bananen zu verkaufen. Ein Taxifahrer bietet uns an, zu einem Restaurant zu fahren. Wir lehnen ab und kaufen, was wir kaufen können. Immerhin gibt es im Bahnhof einen geheizten Warteraum. Eine Weltenbummlerin aus Australien wartet dort mit ihren zwei lebhaften und hungrigen Kindern im Vorschulalter auf denselben Zug, Die Frau ist mehrere Wochen durch den Iran gereist, dort hat es ihr gefallen.



Der Zug nach Sofia besteht aus einer Lok und drei Waggons der türkischen Staatsbahn TCDD. Wir haben Fahrkarten für ein Abteil im Liegewagen, aber weil es so wenige Passagiere gibt, fordert uns der Schaffner auf, uns auf zwei Abteile zu verteilen. Bettwäsche gibt es auch. Der Preis für die Nachtfahrt liegt wieder bei etwas über 20 Franken, allerdings legen wir dabei nur knappe 550 Kilometer zurück, kommen also in einer Nacht nur halb so weit wie mit dem Bus. Das erklärt

wohl, warum auf dem Balkan fast niemand mehr die Bahn benutzt.

Wir fahren pünktlich um 22.40 los, bald prasselt ein stürmischer Herbstregen an die Scheiben und wir schlummern, bis wir um halb drei vom Schaffner energisch geweckt werden: Grenzkontrolle. "Die sollen nur kommen", denke ich. Die zwei grossen Parfümflaschen, die mir ein bulgarischer Mitreisender zum Schmuggeln über die EU-Aussengrenze anvertraut hat, habe ich gut in meinem Gepäck verstaut. Aber wir werden gebeten, uns anzuziehen und den Zug in Kapikule zu verlassen.

Wir gehen über bröckelnden Beton, zum Glück hat der Regen aufgehört, dann durch eine Unterführung, steigen wieder hoch zum Bahnsteig 1, der Zug wartet. Ein Polizeiwagen kommt hergefahren, auf dem Dach blinkt es blau und rot, der Beamte öffnet eine Türe, macht den Schalter für die Passkontrolle bereit, das dauert gewiss zehn Minuten. Zwei Dutzend schlaftrunkene Passagiere warten geduldig. Die vorher so lebhaft kleine Australierin weint.

Ich erinnere mich mit Wehmut an die Fahrt 1980. Damals war hier eine Grenze zwischen einem NATO-Staat und dem Warschauer Pakt. Die bulgarischen Grenzbeamten kamen in den Zug, klebten einen Sticker für ein Transitvisum in den Pass, kassierten die Visagebühr, das wars.

Der fahrplanmässige Halt in Kapikule beträgt heute eine Stunde und 38 Minuten.

Offenbar beteiligt die EU sich am Bau einer Schnellfahrstrecke von Istanbul an die Grenze. Die Kosten des Gesamtprojekts betragen eine Milliarde EUR, die EU-Kofinanzierung beläuft sich auf 275 Millionen, eine Feierzeremonie fand im September 2019 in Edirne statt, und die neue Bahnlinie ist für Geschwindigkeiten bis 200 Km/h ausgelegt). Die Pläne sind gut gemeint. Vielleicht gibt es dann einen zweiten Zug pro Tag? Oder einen noch längeren Halt an der Grenze? Oder gar keinen Zug mehr, wie auf der neuen Bahnlinie von Baku nach Kars?



Am nächsten Grenzbahnhof, im bulgarischen Svilengrad, brauchen die Grenzbeamten nur 30 Minuten für ihre Kontrolle. Der Zug fährt weiter, rattert über alte Schienen, die Morgendämmerung zeigt sich, Nebel, Fabrikruinen, armselige Häuser, verglichen mit der Türkei erscheint das Land im Zerfall begriffen, aber wir haben Serbien noch nicht gesehen. Ankunft in Sofia 08.38, ohne Verspätung.

Von Sofia aus gibt es einmal pro Tag eine Zugsverbindung mit Belgrad, Abfahrt um 09.30. Im



grossen Bahnhofsgebäude gibt es einen Schalter für internationale Fahrkarten. Es gibt Geldautomaten. Es gibt eine Cafeteria. Meine Kollegen wollen weiter. Natürlich wäre ich neugierig auf die Millionenstadt, trotz dem trüben Wetter.

Der Zug nach Dimitrovgrad fährt auf Gleis 1. Ein langer Bahnsteig, ganz weit vorne eine Elektrolok mit einem einzigen Waggon zweiter Klasse, anfänglich noch ohne

Heizung, ein elendes Überbleibsel des Orient-Expresses – und doch ist das Angebot nicht viel übler als zwischen den EU-Staaten Slowenien und Italien, wo jahrelang kein einziger Personenzug über die Grenze fuhr, trotz aller EU-Planungen an einem Mediterran

Corridor. Im Zug internationale Reisende: eine Jus-Studentin aus London, eine junge Frau aus der Ostschweiz.

Wieder geht es über eine EU-Aussengrenze – 50 Minuten Aufenthalt am Grenzbahnhof Kalotina Zapad, dann zehn Minuten Fahrt bis zum serbischen Grenzbahnhof Dimitrovgrad. Dort endet die Fahrt.

Ein leerer Bahnhof, auf der gegenüberliegenden Strassenseite eine geschlossene Gaststätte, die Reklame für serbisches Bier (Jelen Pivo) ist noch da. Oben am Hang hinter



dem Dorf sind die Brücken der Transitautobahn zu sehen. Eine menschenleere Dorfstrasse. Betonbauten, deren ursprünglicher Zweck sich nicht erschliesst. Die vier Frauen, die auf der



gleichen Strecke unterwegs sind, wärmen sich an der Sonne.

Nach 55 Minuten Weiterfahrt mit einem Zug der serbischen Staatsbahn. Ein Waggon, dessen Fenster auf den ersten Blick aussehen wie Milchglas, gezogen diesmal von einer Diesellok. Von Dimitrovgrad nach Niš sind es 97 Kilometer, der Zug braucht dafür drei Stunden und 19 Minuten.

Slow travel vom feinsten, ausser wenn man übernachtigt ist und

nichts so sehr wünscht, als so bald wie möglich in Belgrad anzukommen und in ein komfortables Hotelbett zu sinken. Das Fenster hinten am Waggon ist einigermaßen durchsichtig, deswegen stehe ich dort und sehe mir die Bahnlinie an, die sich durch die dramatische Schlucht des Flusses Nišava zwingt (Sićevo-Schlucht, etwa 17 Kilometer lang, 350 bis 400 Meter tief eingeschnitten).

Im Internet finde ich später allerlei Optimistisches: der Ausbau für höhere



Geschwindigkeiten und für höhere Achslasten sei geplant, die Elektrifizierung, der angekündigte Baubeginn ist 2019. Nichts von dem sehe ich. Dafür sehe ich die Lücken zwischen den Gleisstücken, auf denen der Waggon hart aufschlägt, die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten von 10, 20, 30 und 40 km/h, die Bahnhofvorstände, die mit ihren Kellen wieder in die Gebäude am Rande der Strecke verschwinden, und ein schwarze Ölspur auf dem Kies des Schienenbettes, wohl von der altersschwachen Diesellok.

Ich habe mich zwischen 1995 und 1999 mehrmals in Serbien, Montenegro und im Kosovo aufgehalten, als Teil meiner humanitären Berufstätigkeit, war aber nie auf Schienen unterwegs und hatte keine Ahnung vom Zustand des Schienennetzes.

Die NATO hat mit ihrem vom UNO-Sicherheitsrat nicht gebilligten Bombenkrieg wichtige Teile der Infrastruktur Serbien zerstört. Am 12. April 1999 trafen zwei «smart bombs» einen Passagierzug bei Grdelica im Süden von Serbien. Über die Zahl der Getöteten besteht Uneinigkeit. Bestraft wurde niemand dafür, auch nicht für den gesamten Bombenkrieg, der der Öffentlichkeit als «humanitäre Intervention» präsentiert wurde und etwa 500 Zivilisten das Leben kostete.

Gewiss, für Militärs ist es von unschätzbarem Wert, wenn sie Waffentechnologien in einem realen Umfeld testen können. Daneben hatte der Krieg noch einen weiteren Nutzen. Er schuf einen Präzedenzfall für die nächste «Koalition der Willigen», die ohne Mandat oder Einverständnis des Weltsicherheitsrats den Irakkrieg von 2003 begann, mit Zehntausenden von Toten. Auch der war gut begründet, diesmal als notwendiger Eingriff, um einen unmittelbar bevorstehenden Angriff mit Massenvernichtungswaffen auf die zivilisierte Menschheit abzuwenden.



In Niš gibt es einen grossen, modernen und leeren Bahnhof aus jugoslawischer Zeit und in unmittelbarer Nähe Wechselstuben und Läden. Eine Stunde Warten, bis der Anschlusszug nach Belgrad abfährt, ein moderner, elektrischer Triebwagenzug. Der Nachteil ist, dass er an jedem Bahnhof hält. Erst nach 21 Uhr kommen wir verspätet in Beograd Centar an.

Mit einem Taxi fahren wir zu unserem Hotel und machen uns gleich bereit für ein Abendessen im traditionellen Restaurant Tri Šešira (Drei Hüte) an der Skadarska-Strasse. Das Restaurant besteht seit 1864, dort gibt es Musik und – noch wichtiger nach einer solchen Reise – man kriegt dort auch nach 22 Uhr noch ein sehr feines serbisches Abendessen mit typischen Vorspeisen (Ajvar muss man hier versuchen) und gutem Wein.

Am nächsten Tag fahren wir mit dem Taxi zum Bahnhof Beograd Centar. Der Zug nach Zürich fährt um 10.30 – “Cirih” ist auf dem Bahnsteig angeschrieben, schön phonetisch. Eine Treppe



führt zu einem versteckten Fahrkartenschalter. Wir kaufen Fahrkarten nach Zürich, von Zagreb nach Zürich im Liegewagen.

Die Strecke von Belgrad nach Zürich ist die teuerste., sie kostet umgerechnet über 120 CHF – günstiger ist sie, wenn man weiss, wann man reist, und auf der ÖBB-Website Sparpreise sucht. Keine andere Teilstrecke hat uns über 30

CHF gekostet, mit Ausnahme der Taxifahrt in Istanbul.

Wir haben Zeit, uns im menschenleeren Zentralbahnhof der Millionenstadt genauer umzusehen. Der Name ist irreführend. Der Bahnhof liegt nicht im Zentrum, sondern am Stadtrand im Viertel Prokop, hinter der Transitautobahn.

Ja, er liegt, das ist hier ganz wörtlich zu verstehen, flach und unsichtbar unter einer rohen Betonplatte, aus der rostige Armierungseisen ragen und darauf hinweisen, dass hier mal etwas Grosses geplant war. Ein kleiner Einlass, der an einen Nebenausgang erinnert, führt mit steilen Treppen unter die Betonplatte. Rolltreppen gibt es in diesem Bahnhof nicht, es braucht auch keine, denn es gibt ja keine Passagiere. Ganz kontraintuitiv der Ort des Einstiegs: wer den Bahnhof verlässt, blickt Richtung Stadtrand, nicht zum Zentrum.

Keine Strassenbahn führt zu diesem Zentralbahnhof. In einer nachträglichen Recherche bringe ich in Erfahrung, dass alle 20 Minuten ein Bus vorbeifährt. Eine Haltestelle ist uns aber nicht aufgefallen. Einen Laden gibt es auch nicht, keine Bäckerei, kein Sandwich, keine Brezel für die Fahrt, immerhin gibt es Kaffee und Mineralwasser in der Bar neben dem Fahrkartenschalter. Ein Blick auf das Plakat mit den Abfahrten zeigt, dass von diesem Bahnhof aus jeden Tag fünf Schnellzüge abfahren.

Der alte Hauptbahnhof des Königreichs Jugoslawien gleich neben der Altstadt, erbaut 1882-1885, wurde im Jahr 2016 endgültig geschlossen. Er brauchte zu viel Platz. Die Gleisfläche wird verwendet für ein wichtiges



Neubauprojekt ausländischer Investoren («Belgrade Waterfront»). Ich weiss nicht, wer für diese Marginalisierung des Bahnverkehrs verantwortlich ist, male mir aber in meiner Phantasie blutige, mittelalterliche Folterszenen und ein schreckliches Ende für die Täterschaft aus.

Die Jus-Studentin aus London ist wieder im gleichen Zug, sie hat einem billigen, aber sauberen Hostel übernachtet, auch sie hat ein Taxi zum Bahnhof genommen- Leider versäume ich es, sie nach Strafnormen für schwere Verbrechen gegen den öffentlichen Verkehr zu befragen. Der Zug besteht aus zwei Wagen und einer elektrischen Lokomotive. Auf den Wagen steht «Ljubljana».

Um 10.30 erscheint auf der Anzeigetafel die Ankündigung einer Verspätung des Zugs nach Ciri: 15 Minuten, dann 30 Minuten. Die Lok wird wieder weggestellt, die Waggons stehen jetzt allein auf dem verlassenem Bahnsteig, die Verspätung steigt auf 45 Minuten. Ich bange um unseren Anschluss in Zagreb.



Endlich kommt eine neue Lok, und der Zug fährt mit über 50 Minuten Verspätung ab. Nur ein Gleis führt über den Fluss Save, das zweite Gleis auf der Brücke wird neu verlegt. Auf der Baustelle arbeitet China Railways.

Die Waggons sind ziemlich leer auf dieser Verbindung zwischen drei Hauptstädten ehemaliger Republiken Jugoslawiens. Das war früher anders, das vereinte Land war stolz auf seine

Staatsbahnen, Staatspräsident Tito hatte seinen eigenen Zug, und in ihm nahmen auch seine Gäste Platz.

Von all dem ist nicht mehr viel übrig, der Zug wankt und schwankt langsam durch die Ebene, fährt durch das antike Sirmium, heute Sremska Mitrovica, hier ist wohl Kaiser Marcus Aurelius gestorben, dessen Goldbüste in Avenches gefunden wurde. Das archäologische Museum von Sirmium habe ich bei einer anderen Gelegenheit besucht. Wir fahren weiter durch die schwarzen Felder des fruchtbaren Landschaft Slawonien.

Kurz vor dem Grenzbahnhof Šid, kyrillisch Шид, gibt es noch Kaffee im Zug. Ein alter Mann balanciert die Kartonbecher auf einem Tablett durch den Waggon. An der Grenze verlassen die meisten Passagiere den Zug. Ich gucke nach draussen. Zwei der sechs Buchstaben am Bahnhofsgebäude Šid / Шид sind runtergefallen. Zwei ältere Damen bleiben sitzen.

Mit speditiven Grenzkontrollen holen wir einen Teil der Verspätung auf. Hörbar ist der Übergang zum Schienennetz Kroatiens: anstelle des Rumpelns plötzlich nur noch ein leises Surren. Am nächsten grösseren Bahnhof Vinkovci wartet ein europäisch aussehendes Reisepublikum. Der Anblick wirkt ungewohnt. Neue Waggons werden angehängt. Eine Mama

mit Sohn setzt sich in der Nähe hin, er sucht in seinem Kinderbuch einen Ausweg aus einem Labyrinth.

Der Zug fährt zügig durch die Ebene. Später rezitiert der Junge mit einem Mädchen zusammen englische Sprachlernverse. Links sieht man die nahen Hügel von Bosnien, eine Minute Halt in Novska, ein weiteres Bild europäischer Normalität, hier biegt ein Gleis nach Jasenovac ab, dort betrieb der kroatische Ustascha-Staat von 1941 bis 1945 ein Konzentrationslager. Wie viele Serben, Roma, Juden und antifaschistischen Kroaten wurden damals umgebracht? in den 1990-er Jahren wurden diese Zahlen zum Politikum, als Kroatien wieder einen unabhängigen Staat gründete und sich von Jugoslawien trennte. Kroaten und Serben wetteiferten im Bestreben, sich als Opfer der anderen darzustellen.

In Zagreb steigen wir aus. Die Jus-Studentin, die in Richtung München weiterreist, verabschiedet sich. Wieder werden neue Waggons an den Zug gehängt, darunter unser Liegewagen nach Zürich. Der Hauptbahnhof Zagreb Glavni kolodvor, erbaut 1890-1892 von einem österreichisch-ungarischen Architekten, ist ein klassizistischer Prunkbau, ein Tempel des Verkehrs. Vor dem Bahnhofplatz warten die Strassenbahnen, und im Bahnhof selbst gibt es Wechselstuben und Backwaren, auf die wir uns stürzen.

In der Nacht kurven wir durch Slowenien und Österreich, länger als geplant wegen Unwetterschäden. Wir erblicken im Morgengrauen Nassschnee am Arlberg, warten lange in Buchs, kommen in Zürich mit zwei Stunden Verspätung an. Wir lassen den Anschlusszug abfahren und trinken zuerst mal einen richtigen Kaffee. In Bern verabschieden wir uns voneinander. Jeder von uns wünscht sich, ein anständiger Mensch zu werden, zu duschen, sich zu rasieren.



Einer der drei Mitreisenden nimmt mit mir die S-Bahn. Dort wird nach dem Anfangs- und Endpunkt der Reise gefragt. Mein Kollege antwortet, dass wir gerade von Belgrad kommen. Die kontrollierende Dame hält die Antwort für einen schlechten Witz und notiert sie nicht. Sie faucht eine Bemerkung, die wir nicht verstehen, stellt keine Fragen und geht weiter.

Ein Gedanke zum Schluss. Angenommen, allen europäischen Spitzenpolitikern wäre das Fliegen während eines Jahres strikt verboten. Dann würde das grenzüberschreitende Reisen auf dem Landweg blitzartig schneller und komfortabler. Garantiert.

P.S. Dezember 2023: Die Reise entspricht nicht unserer Idee von *slow travel*. Sie kommt mir eher vor wie eine Teilstrecke aus Jules Vernes *In achtzig Tagen um die Welt*. Für die Reisen, die wir organisieren, bereiten wir uns sonst thematisch vor. Das war hier nicht der Fall. Die Meinungen, die im Text geäußert werden, sind deswegen ganz besonders provisorisch.

Michael Tschanz, Dezember 2019