Serbien –Montenegro 2009 mit der Bahn

Zwei unerschrockene Roco-Bahnerlebnisclub-Fans machten Teile der abgesagten Bahnerlebnisclubreise „Sargan8“ auf eigene Faust

Von der Absage der Bahnerlebnisclubreise „Sargan8“ sehr betroffen war Clubmitglied Dr. Norbert Fink. Er hatte nicht nur – nach der Terminänderung erneut einen nicht stornierbaren AUA-Flug nach Wien gebucht, sondern auch seinen Urlaub schon eingetragen und geplant gehabt. Besonders enttäuscht vom Bahnerlebnis war er, weil in der Zeitschrift des Clubs davon die Rede, dass nur noch wenige Restplätze frei seien – dass es in Wahrheit viel zu wenige waren, war nicht sehr redlich, vor allem jenen gegenüber, die eine längere Anreise nach Wien zu planen hatte, sei es mit zuggebundenen Angeboten der DB aus Deutschland oder mit „Billig“-Flügen, die sich wegen der Stornobedingungen im Endeffekt doch als teuer herausstellten.
Urlaub, Hotel in Wien und Flug war also schon fixiert, „jetzt erst recht“ war das Motto und das montenegrinische Bar das Ziel der Bahnreise. Diese sollte allerdings nicht in den bequemen 1.Kl.-Schlierenwagen oder gar den ehemaligen Salonwagen des Bundespräsidenten von statten gegen, sondern in normalen Regelzügen der MAV, ZS bzw. ZCGE.

Am Montag, den 12.10.09 regnete es bei nur 9 Grad in Strömen in Wien, der Westbahnhof ist derzeit nur eine Baustelle und den gewohnten Zugang vom Gürtel her gibt es nicht mehr. Der erste Abschnitt Wien-Budapest war im Regelzug, eine Gyseg 1116 zog moderne MAV Wagons pünktlich nach Budapest, schön dass es hier noch Abteilwagen 1.Klasse gibt, allerdings geht die Glastüre immer auf und zu und lässt sich nicht recht fixieren. In Keleti pu. angekommen stand der EC Prag-Belgrad bereits da und sollte in weniger als10 Min. bereits abfahren, vom letzten Aufenthalt in Ungarns Hauptstadt hatte ich noch einige Forint, die ich sicherheitshalber in Wasser, Bier und Proviant eintauschte. Die Wagons, gemischt im wahrsten Sinne, machten einen eher schäbigen Eindruck. So stieg ich in einen scheinbaren 1.Kl. Wagen (Ex JZ), der die bequemen ausziehbaren Samtsitze hatte, allerdings war der Teppich herausgerissen und der Gang in katastrophalem Zustand. Das WC war noch schlimmer, kein Papier und keine Seife, Klobrillen nur teilweise noch vorhanden. Trotz dreier Fahrscheinkontrollen wurde ich freilich nicht darauf aufmerksam gemacht, dass ich in der falschen Wagenklasse sitze, der Wagen war „downgegradet“, wie mir kurz vor Belgrad einige zugestiegene Studenten verrieten. Im Speisewagen – tolle Speisekarte, aber das aus sozialistischen Zeiten übliche *„Haben wir heute leider nicht!“*, einzig eine Omelette und auch hier nur nach längerer Diskussion mit Schinken, war verfügbar, diese allerdings handgerührt.

Bei Szeged gab es einen längeren Stopp für die ungarischen Grenzkontrollen. Dann rollte der Zug gemächlich bis Subotica weiter, hier dieselbe Prozedur auf Serbisch mit Stempel in den Pass. Auch wurde die ungarische gegen eine serbische Lok getauscht.
Dann schob der Zug etwa 300 m vor und nun durften die zahlreichen serbischen Binnenreisenden zusteigen, der Zug füllte sich.
Etwa eineinhalb Stunden schaukelte der Zug mit Tempo 45 (!) über den miserabeln Unterbau, erst nach Novi Sad fuhr er etwas schneller.

Nur knapp eine Stunde Verspätung in Belgrad war für die meisten Mitreisenden ein Anlass zur heller Freude, so pünktlich sei der Zug selten. In Belgrad: heftiger Wind und starker Regen. Ich hatte im Internet bei HRS das dem Bahnhof nächst gelegene Hotel gebucht: das Zeleznicar, das eigentlich im Bahnhof war und durch kein Schild gekennzeichnet war, Straßenseitig war es sogar eingezäumt. Das ebenfalls dem Serbischen Eisenbahnen gehörende Restaurant Romantica, direkt daneben, wies mir aber den Weg. Im ersten und zweiten Stock schlafen hier die Bahnbediensteten der ZS, der dritte wurde mit Klimaanlagen und Kühlschränken versehen und um 44€ dem Tourismus frei gegeben *(wahrscheinlich die glorreiche Idee eines Managementberaters der ZS)*. Niemand sprach deutsch oder englisch und niemand half mir das Koffer hinauf zu schleppen. Kein Papier auf dem WC, eine bei Besitzung umstürzende Kloschüssel, defekte Jalousien, zerrissenes Leintuch u.a. mussten offenbar in Kauf genommen werden.
Als ich dann entnervt im „Romantica“ kurz nach 21 Uhr zu Abend essen wollte, wurde mir klar gemacht, dass der Koch so spät nicht mehr arbeite und man empfahl mir das Hotel Rex, etwa 200m entfernt – in dieses sollte ich dann die zweite Nacht auch umziehen.

besprühte Wagons und dahinter das Hotel Zeleznicar

Am Dienstag, 13.10.09 regnete es so stark, dass ich in Belgrad praktisch nichts anderes unternehmen konnte, als die Infrastruktur des Bahnhofes zu studieren und die nächsten Bahnkarten zu kaufen. Auch hier muss man aufpassen, ein privates Reisebüro beim ehemaligen Haupteingang verkauft Bahn- und Schlafwagen rund um das Doppelte des normalen Preises. Auf die Frage nach der ersten Klasse war die Antwort „not necessary, only different color!“ und der Höhepunkt an Frechheit – nur gegen Cash in Serbischen Dinar wären die Tickets zu kaufen gewesen.
Doch bald entdeckte ich die normalen Schalter der ZS. Auch hier wurde von der ersten Klasse nach Bar abgeraten („wasted money!“) bzw. gesagt, der Zug hätte mitunter gar keinen Wagen erster Klasse.
Dahinter scheint einige Taktik zu liegen, denn die erste Klasse soll für die Bahnbediensteten selbst und andere Uniformierte und Beamte frei gehalten werden.
Früh genug am Mittwoch, 14.10.09 fanden wir uns also am Bahnhof ein, um noch ein

halbwegs intaktes Abteil 2. Kl. zu ergattern. Beim Einsteigen war es noch sehr kalt, doch kurz vor der Abfahrt ging der Zugführer durch und zeigte uns, wie man durch einen roten Knopf die Heizung einschalten kann, die dann tatsächlich langsam, aber sicher heiß wurde. Pünktlich fuhr der „Tara“ –Express ab, vorbei an vielen ausrangierten und kriegsverletzten Wagons und Maschinen. Die Gegend wurde immer spektakulärer und das Wetter langsam immer besser. Auf dem Scheitel der berühmten Strecke lag schon Schnee.
Auch hier langer Stopp für die serbischen, dann die montenegrinischen Kontrollen. Dazwischen ein 8 km Korridor durch Bosnien.

Die „nur“ einstündige Verspätung bei der Ankunft in Bar soll eher eine positive Ausnahme gewesen sein. Der Ausstieg erfolgte nicht etwa beim Bahnsteig, sondern weit davor und über Schwellen und Weichen und war entsprechend tief und nicht behindertentauglich.

Ein sympathischer Taxifahrer bot nicht nur seine Dienstleistung als Fahrer an, sondern auch als Vermieter großer, freilich nicht geheizter Appartements für 15€. Übrigens hat Montenegro den € als Währung.

Am nächsten Morgen war es sehr kalt, aber strahlend blau der Himmel. Der Hausherr bot uns gratis Kaffee an und in einer nahegelegenen Bäckerei gab es köstlichen Mohnstrudel. Dann fuhren wir mit unserem Taxifahrer und einigen Fotostopps nach Sveti Stefan. Die ehemalige Fischer-Halbinsel soll eines der besten Hotels Europas werden – wohl für die vielen sich hier tummelnden neureichen Russen.

Wunderschön war dann der Stadtbummel durch Budva und die Temperatur begann zu steigen. Einige unerschrockene RussInnen badeten unverdrossen in der Bucht in der Nähe der Zitadelle und wir konnten im Freien einen Kaffee auf dem Hauptplatz trinken. Am Nachmittag fuhren wir zurück nach Bar, allerdings ins Stari Bar, der 1979 durch ein schweres Erdbeben zerstörten ehemaligen Altstadt, die derzeit z.T. restauriert und reaktiviert wird.

Freitag, 16.10.09 Rückfahrt. In Bar wollten wir unbedingt die Aufzahlung auf die erste Klasse. Am Schalter sagte man uns, man könne uns für 3€ nur die Reservierung für die 1.Kl. geben, die Aufzahlung sei im Zug zu zahlen.

Die beiden halben 1.Kl. Wagen waren in wesentlich besserem Zustand als jene der 2. Kl. Wir wähnten uns schon im Glück, alleine ein Abteil für uns zu haben. Doch plötzlich ging nur in unserem Abteil das Licht aus. Als der Schaffner dies bemerkte, versetzte er uns mit Hinweis auf die über 200 Tunnels in ein anderes, das wie zu erwarten von den Bähnlern selbst belegt war. Der schönste Teil der Strecke, um das Mala-Rijeka Viadukt, war nun bei sonnigem Tageslicht zu bewundern.

Mala-Rijeka Viadukt

Plötzlich hielten wir auf offener Strecke und ein Blick aus dem Fenster machte das Problem klar: ein Lichtsignal zeigte weder grün noch rot an.
Nach rund 30 Min. leuchtete das rote Signal auf, erneut wurde das Streckentelefon in Betrieb genommen und danach trotzdem ganz langsam die Fahrt aufgenommen.
Der montenegrinische Schaffner machte keinerlei Anstalten, von uns die Klassendifferenz zu kassieren. Der serbische Schaffner hingegen bemerkte gleich die Divergenz und wir erklärten die Zahlungsbereitschaft, was bei ihm komplexere Rechenoperationen auslöste. Rund 15€ pro Person wäre die Aufzahlung für die gesamte Strecke, doch wir wären nicht auf dem Balkan, wenn dies so einfach wäre. Erst kassierte er uns dies ab, wobei wir ihm mit serbischen Dinar entgegenkamen. Doch die Bescheinigung ließ auf sich warten. Er bot uns nun einen Deal an, er gebe uns 1000 SD – rund 10€ für zwei zurück, stelle uns aber die Bescheinung erst ab serbischer Grenze aus, denn das von vorher in Montenegro interessiere ihn eigentlich nicht. So blieben auch ihm 1000 Dinar. *Warum eigentlich nicht?*

Der berühmt-berüchtigte Nachtzug „Dacia“ (Sofia-Wien) sollte um 21.20 in Belgrad abfahren und mit zunehmender Verspätung malte ich mir in Gedanken aus, wie er mir vor Nase davon fährt. Doch bereits um 21:05 (statt 19:59) trafen wir in Belgrad ein, doch vom „Dacia“ keine Spur, ich vernahm aber den Lautsprecherdurchsagen „Becs“ (Wien): „Novi Belgradi“ und ging zum Infoschalter *(gut, dass ich Tage zuvor die Infrastruktur des Bahnhofs genau studierte),* wo eine freundliche Dame mir auf einen Schienersatzverkehrs-Bus deutete. Dieser war notwendig geworden, weil der Zug wegen einer Reparatur an der Brücke nicht in den Hauptbahnhof einfahren konnte. Nun kommt der bahntechnische Höhepunkt: man sperrte uns in „Neu-Belgrad“ ein Tor zu den höher gelegenen Bahnsteigen auf, doch wir mussten samt Gepäck über zwei aktive Gleise hinüberklettern und dann auf den ersehnten Schlafwagenzug warten.

Große Freude kam auf, als der Schlafwagen von der ÖBB stammte und der Schlafwagenschaffner wienerisch sprach. Größer als zuvor beim serbischen Kollegen war

seine Auswahl an Speisen und Getränken allerdings auch nicht, ein letztes kleines Bier und ein Paar Debreciner konnte er mir aber anbieten.
Ich teilte das Half Double mit einem Journalisten von Radio Prag, mit dem ich angeregt diskutierte.
Nächsten Morgen traf ich ziemlich pünktlich in Wien ein.

Hätte der Bahnerlebnis-Club die Reise durchgeführt, wäre mir natürlich einiges erspart geblieben. Doch die Verspätungen hätten wir wahrscheinlich auch erfahren und das Wetter wäre auch erst an der Küste schön geworden…
Zwar versicherten mir mehrere Leute in Montenegro, dass man normalerweise die zweite Oktoberwoche noch baden könne (und bis 3 Tage vorher war es schön), doch heuer war die Skepsis ob des späten Termins doch berechtigt.

© Dr. Norbert Fink, Dornbirn