

Wolfgang Kling

Mazedonien – eine Rundreise

Mazedonien ist irgendwie unbekannt, unauffällig und etwas versteckt. Wer reist schon dorthin? Doch das kleine Land hat viel zu bieten und eine Rundreise mit der Bahn erweitert den Horizont auf angenehme Weise.

VON SKOPJE AUS REISEN

Alles fängt in Skopje an, der heutigen Landeshauptstadt von Mazedonien, das noch immer um seine volle Anerkennung kämpft und demütigend "FYROM – Former Yugoslav Republic of Macedonia" genannt wird weil Griechenland ein Problem mit dem Namen Mazedonien hat. Aber das ist eine andere Geschichte. In Skopje beginnt also das Kennen lernen von Land, Leuten, Kultur und Eisenbahn.

Der Hauptbahnhof dort ist ein kommunistisches Betongebilde aus der Wiederaufbauära nach dem großen Erdbeben 1963 und auf den ersten Blick nicht als solcher zu erkennen, verwahrlost und vom stetigen Zerfall gekennzeichnet. Der Eingang von der Straßenseite aus erinnert an ein schwarzes Loch, ist nicht ganz einfach zu finden und einer Landeshauptstadt unwürdig. Im Inneren offenbart sich in schummrigen Licht eine hoffnungslose Großbaustelle, durch die der Geruch menschlicher Hinterlassenschaften weht.

Er will gar nicht so recht zum nahe gelegenen neuen Stadtzentrum passen, in dem ein Denkmal nach dem anderen aufgestellt und Prunkbauten aus dem Boden gestampft werden, um sich und Mazedonien auf diesem Weg eine eigenen Identität zu geben und 20 Jahre freie Republik zu zelebrieren. Wie sinnvoll die dabei verbratenen Millionen angelegt sind bleibt fraglich. Der Bahnhof jedenfalls zeigt dem Reisenden ein anderes, realistischeres Bild: man steht in der Nähe des Abgrunds.

**IR 660 beim Manöver im Anschlussgleis.
Gorce Petrov,
12.09.2014**

Doch der Bahnhof – eigentlich ein gut durchdachter Zweckbau – besitzt auch eine elektronische Abfahrtsanzeige, die fein säuberlich die Züge, deren Abfahrtszeit und Ziel sowie Gleisnummer

wechselnd mehrsprachig angibt. Und spätestens hier muss ich staunen: die Züge verkehren zur angekündigten Zeit auf dem angekündigten Gleis. Das ist auf dem Balkan nicht unbedingt üblich.

SKOPJE – KIČEVO

Zwei Zugpaare verbinden Skopje mit Kičevo und durchqueren dabei auch politisch umstrittenes Gebiet an der Grenze zum Kosovo. Für den Reisenden im Zug ist dies jedoch bedeutungslos, die Menschen sind alle freundlich und offen, es gibt nie einen Grund sich nicht sicher zu fühlen.

Die zwei täglichen Zugpaare werden vornehmlich aus zwei B-Wagen gebildet und von einer 661 "Kenedi" gezogen. Dabei bietet sich ein Zugpaar für einen Tagesausflug ab Skopje an, für das die Wagen mit dem Frühzug aus Gevgelija kommen und während des Lokwechsels etwas länger in Skopje stehen. Das ist die Gelegenheit, ein passendes Abteil nach Wunsch auszuwählen. Hier und wie auch für alle restlichen Zugverbindungen an Abgangsbahnhöfen gilt: mindestens 15 Minuten vor Abfahrt am Bahnhof sein, wenn man einen guten Platz möchte. Die Platzzahl ist limitiert und die Züge werden in der Regel voll.

Pünktlich setzt die *Kenedi* den IR660 in Bewegung und mit den harmonischen Klängen eines robusten Diesels geht es um Skopje herum dem Tal des Vardar, des mazedonischen Flusses schlechthin, flussaufwärts entlang. Doch in Gorce Petrov ist Schluss mit planmäßigem Zugverkehr: das Bahnpersonal redet was von "Manövra", die Türen der Wagen werden verschlossen und es beginnt ein veritables Handweichen-Bahnhofsmanöver um aus einem abgelegenen Ladegleis leere E-Wagen auszufädeln und einen Personenzug mit Güterbeförderung zu bilden. Alles wohlgeordnet mit zwei gut besetzten Personenwagen an der Lok und per Hand- und Pfeifzeichen nach guter alter Eisenbahnersitte.

Nach 45 Minuten steht der nun gebildete PmG wieder am Perron und die Fahrt kann weiter gehen. Während die *Kenedi* mit ihrem melodischen Auspuffschlag die Fuhre Richtung Kičevo zieht kommt man ins Gespräch. Einer der Mitreisenden kann etwas englisch und es ergibt sich eine interessante Konversation über Mazedonien im Allgemeinen und im Besonderen. Später setzt sich noch der Rangierer dazu, raucht gemütlich eine, weil das Rauchverbot in den Zügen nur für Reisende, aber nicht für das Personal gilt und erklärt, dass das Fotografieren von Eisenbahn in Mazedonien nicht gestattet sei, selbst wenn man Eisenbahner aus dem Ausland ist. Die Ankunft in Kičevo erfolgt mit etwa 40 Minuten Verspätung, aber keiner der Fahrgäste hatte damit irgendwie ein Problem. Was sind schon 40 Minuten?



Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass auch ein deutlich verspäteter Zug nach der Ankunft in Kičevo genug Zeit hat, um Güterwagen an das Ladegeleis zu stellen, den Zug neu zu formieren und dem Bahnpersonal eine angenehme Mittagspause in einer der zahlreichen Verpflegungsmöglichkeiten direkt vor dem Bahnhof zu ermöglichen. Das Bahnbuffet ist schon lange geschlossen, es hängt nur noch die große Verbotstafel an der Türe: Schusswaffen mitnehmen verboten.

Übrigens darf man hier auch fotografieren, nachdem man sich beim Bahnhofschef vorgestellt hat. Drei mitfahrende englische Bahnfans, die alles halt- und hemmungslos ablichten, kassieren dagegen ein Verbot. Man tut also gut daran, dezent zu knipsen, dann erregt man auch kein Aufsehen und es gibt keine Diskussionen.

Kurz vor der Abfahrtszeit wird der Zug an das Perron gestellt und hier lernt der bahnreisende Tourist: Vorsicht vor alten Frauen, denn um die besten Plätze und damit um die Einsteigereihenfolge entflammt schnell einmal ein kleiner Kampf und so kommt es an den Einstiegstüren unter den alten Damen mitunter zu Rangeleien. Wer da zu nahe steht kriegt auch was ab. Bis nach Gorce Petrov rollt alles seinen gemütlichen Gang durch sehenswerte Landschaften, begleitet vom Orgelkonzert des EMD-Diesels. Dann folgt wieder das Manöver, aber weil die jetzt beladenen E-Wagen am Schluss des Zuges sind, lässt man den Personenteil am Perron stehen und die Lok manövriert alleine. Man kann sich frei bewegen und am Brunnen Wasser fassen, aber das mit dem Fotografieren ist so eine Sache. Nach knapp 30 Minuten ist der Zug wieder ein reiner Personenzug und fährt als IR 663 weiter. Dass das Lokpersonal versucht, von der Verspätung etwas hereinzufahren ist ihm hoch anzurechnen, aber noch schöner ist dabei, dass die Lok so richtig herzhaft tönt. Vor Skopje schaut der Rangierer noch mal vorbei und fragt seinen ausländischen Bahnkollegen "*Kolega rabota?*" – "*Und, wie haben wir gearbeitet?*". Da gibt es nur eine Antwort: perfekt!

ABSTECHER NACH TABANOVCI

Als Lückenfüller im Tagesprogramm bietet sich das Nachmittags-Zugpaar nach Tabanovci an, wenn man nicht im stickig-heißen Skopje durch die Straßen latschen und Kultur bewundern möchte. Wieder zwei alte, leicht heruntergekommene B-Wagen, diesmal mit Elektrotraktion durch eine 441. Der Zug füllt sich erst im Vorstadtbahnhof, vorwiegend mit recht gesitteten Roma, und hält dann bis Tabanovci an allen möglichen und unmöglichen Stellen. Der Kondukteur schaut nur die Gesichter an, Fahrkarten werden nicht grundsätzlich verlangt. Dort, wo auf Nachfrage kein solches Dokument vorhanden ist wird ein Obulus an den Kondukteur entrichtet – ohne papierförmige Bestätigung, quasi für gegenseitiges Stillschweigen und Fahrerlaubnis bis zum Zielbahnhof. Bis Tabanovci reisen nur fünf Personen, dort geht es ohnehin nicht weiter und Serbien ist vermutlich kein lohnendes Ziel für Mazedonier.

Der Bahnhof Tabanovci ist ein Grenzbahnhof im Nichts, auf einem Stumpengeleis verrotten zwei Tragtaschenwagen der ÖBB, diverser Ersatzteile

schon beraubt und die Ladung vermutlich unbekannt verschollen. Zufälligerweise steht aber gerade der verspätete D337 von Beograd nach Skopje bereit zur Abfahrt und es findet sich in diesem Zweiwagenzug genügend Platz. So kann die Rückreise 10 Minuten eher als geplant antreten werden und das mit einem D-Zug statt dem Regionalbummler. Die Belegung des Zuges ist mangelhaft und aus wirtschaftlichen Gründen müsste man ihn vermutlich einstellen. Offensichtlich ist die Nachfrage einer Bahnverbindung von Beograd nach Skopje nicht wirklich groß (Reisezeit: ca. 12 Stunden). Für mich geht es aber beschwingt und ohne große Zwischenstopps zurück nach Skopje, mit vorzeitiger Ankunft dank Zugverspätung.

VON SKOPJE NACH BITOLA

Vier Zugspaare am Tag verbinden Skopje mit Bitola, der ehemaligen und immer noch heimlichen Hauptstadt Mazedoniens. Der Morgenzug als IR 641 verlässt Skopje zu einer etwas unchristlichen Zeit und wenn man zuerst vom Hotel zum Bahnhof laufen muss, beginnt der Tag recht früh. Doch ein Spaziergang durch Skopje um diese Uhrzeit ist spannend, denn Mazedonien wacht nicht so früh auf wie das etwa in Serbien der Fall ist. Man lässt den Tag gemütlich angehen. Trotzdem werden auf der Straße von fahrenden Händlern schon frische Backwaren guter Qualität angeboten, insbesondere die landesweit beliebten Sesamringe.

Obwohl vorzeitig am Bahnhof ist das Perron schon recht voll und so entbrennt bei der Bereitstellung des dreiteiligen Triebwagens wieder ein Kampf unter den alten Damen, wer zuerst darf.

Mit Ruhe und unter Einsatz eines leichten Egoismus gelingt ein unbeschadetes Einsteigen und der Platz am Fenster ist auch gesichert. Neben mir nimmt eine der älteren Damen Platz und erkundigt sich nach meiner Herkunft und dem Ziel der Reise. Wir einigen uns auf gebrochenes Englisch zur Kommunikation und die Antwort ist wie zu erwarten: man hätte doch als Tourist genug Geld um bequem mit dem Bus zu fahren. Den Zug nutzen nur die Leute, die sich den Bus nicht leisten können. Und das sind am heutigen Tag viele – sehr viele sogar. Bereits bei der pünktlichen Abfahrt aus Skopje sind alle Sitz- und guten Stehplätze vergeben, aber irgendwie schaffen es die anderen Reisenden, die auf den Unterwegstationen warten, auch noch einzusteigen. Auf jeden Fall ist der Zug bumsvoll und trotzdem behalte ich meinen erkämpften Sitzplatz zum Ausschlafen bis Veles. Meine Sitznachbarin verteidigt das rüpelhafte Verhalten des jungen Mannes (also meines), den anderen stehenden alten Damen keinen Sitzplatz anzubieten mit dem Hinweis, das es ein Tourist sei. Und für mich ist es prinzipiell nicht mein Problem, sondern eine innermazedonische Angelegenheit. Ab Veles bin ich dann wach genug und tausche aus humanitären Gründen Sitz- gegen Stehplatz.

Von da an geht es über Land und durch ein Flusstal den Bergen entgegen, um in einem eleganten Bogen an Höhe zu gewinnen und durch einen Scheiteltunnel die Ebene von Prilep zu erreichen. Während der Fahrt fasziniert vor allem die Geduld

ANEKDOTE AM

RAND

Auf der Prachtstraße in Kičevo wird gegraben, um diverse Leitungen zu erneuern. Das macht ein ehemaliger Bagger der Firma Arnet aus Zürich, immer noch mit Zürcher Kennzeichen. Der Fotograf weckt die Aufmerksamkeit einer der Bauarbeiter, die daneben stehen und der wissen will woher. Ja, er hat lange im Entlebuch gearbeitet und ist wieder zurück in die Heimat. Und ob ich die Brücke gesehen hätte, über die der Zug fährt. Ganz schön gefährlich, er würde sich das nicht trauen. So kann man sich in Kičevo auf Mundart über das Lokalgeschehen unterhalten. Auch eine Art, Europa zu bauen.

TIPP: Bitola ist einen Ausflug wert, sowohl aus kultureller Sicht mit diversen historischen Schönheiten wie z.B. den antiken Ausgrabungen von Heraklea oder der Kirche Sv. Dimitrij wie auch für Wanderungen in der faszinierenden Bergwelt rund um den Pelister. Wer dort ist, sollte sich unbedingt genug Zeit dafür reservieren. ... Und Шкембе Сопба ist Kuttelsuppe – also aufpassen beim Bestellen.

der Reisenden, die bereits über zwei Stunden stehen, die Offenheit, sich mit jedem beliebigen Gegenüber zu unterhalten und der erbitterte Kampf um offene oder geschlossene Fenster wegen Zug- und Frischluft sowie die Geräusche aus dem Untergrund, die einige Rückschlüsse auf den Zustand der Infrastruktur zulassen.

In Prilep leert sich der Zug zu einem Großteil, es kehrt wieder Ruhe ein und man kann am Fenster sitzend die Landschaft bewundern. Der Kondukteur, der sich erst jetzt traut seiner Arbeit nachzugehen, wird von der Mehrheit der Fahrgäste ob des mangelhaften Platzangebots angefaucht, aber er ist sich vermutlich gewöhnt, damit routiniert umzugehen und bleibt niemandem eine Antwort schuldig. Einer pünktlichen Ankunft in Bitola steht nichts im Wege – sofern die Motoren des Triebwagens durchhalten – wie ein Mitreisender bemerkt. Und tatsächlich fällt dann einer kurz vor Bitola aus, kann aber reanimiert werden und so trifft der Zug nach vier Stunden Fahrt mit einer nicht nennenswerten Verspätung im Zielbahnhof ein. Der ist auch nicht mehr ganz neu aber auf so einem verträumten Landbahnhof kommt man lieber an als in der Betonwüste von Skopje. Und der Weg in das Stadtzentrum und damit zum Hotel führt friedlich durch den Park und die Fußgängerzone. Bitola ist irgendwie auf den ersten Blick sympathisch.

DIE QUERVERBINDUNG BITOLA – KOČANI

Nach Kočani gibt es genau einen Zug am Tag, und wenn man von Bitola her anreist nimmt man den Zug nach dem Mittag, um dann in Veles umzusteigen. Bei einem kurzen Augenschein am Bahnhof Bitola, ob der Zug aus Skopje, der die Rückleistung macht, schon anwesend ist, kommen Zweifel auf: auch eine Stunde nach Sollankunft ist kein Zug in Sicht. Die Rückfrage beim Bahnpersonal, ob der Zug zurück nach Veles heute auch tatsächlich fährt, wird positiv beantwortet, man muss also keinen Bus am vis-a-vis gelegenen Busbahnhof in Anspruch nehmen. Tatsächlich steht der Triebwagen bei der Rückkehr zum

Bahnhof bereit und setzt sich pünktlich in Bewegung, allerdings mit minimal spürbarer Beschleunigung. Die Ursache ist schnell gefunden: der Motor, der bei der Hinfahrt vor zwei Tagen nur kurz gespuckt hat ist jetzt endgültig in den Streik getreten. Das schmälert den Reisegegnuss nicht wirklich, ist doch in Veles die Zeit zum Umsteigen großzügig bemessen und so schaukelt der Zug gemütlich bis eben dorthin, wobei nur eine halbe Stunde Verspätung eingesammelt wird, weil die Strecke vornehmlich bergab geht.

In Veles wartet der Kreuzungszug, der regulär auch aus einem Triebwagen bestehen sollte und heute mit einer *Kenedi* und 3 B-Wagen geführt wird. Heerscharen von Bahnbeamten verhindern leider ein Foto, aber irgendwie wird klar, dass gerade das große Triebwagensterben eingesetzt hat.

Nun ist Veles ja sozusagen neben Skopje das zweite Zentrum der Mazedonischen Eisenbahnen, in dem sich vier Linien treffen bzw. zwei Linien zur Magistrale Skopje – Gevgelia – Thessaloniki stoßen, immerhin ein transeuropäischer Verkehrskorridor von internationaler Bedeutung. Aber los ist hier nicht viel. Der Bahnhof ist altertümlich, viele Gebäude ringsum verfallen und einzig die Anschrift am Trinkwasserbrunnen erinnert an große Zeiten, dort steht zweisprachig: БОДА – L'EAU.

Dafür staune ich nicht schlecht, als der Zug nach Kočani etwa 15 Minuten nach Plan zuerst über Lautsprecher angesagt wird und dann statt des erwarteten Triebwagens ein Wagenzug mit Lok hereinrollt – und die Lok eine alte 642 ist – ein Lizenzbau der französischen Brissonneau & Lotz BB63000. Davon gibt es keine handvoll betriebsfähiger Exemplare mehr. Diese einzige mögliche Umsteige Verbindung außerhalb Skopje wird übrigens von keinem anderen Reisenden genutzt, das scheint unüblich zu sein.

Erfreulicher Weise leert sich der Zug in Veles fast vollständig und so findet sich genügend Platz im Wagen, um die Reise nach Kočani in Angriff zu nehmen. Die alte 642 tut ihr möglichstes und so geht es gemächlich durch endlos viele Kurven und dünn besiedelte Gebiete nach Stip um die letzten Reisenden abzuladen und dann durch die Reisfelder nach Kočani zu rollen, nicht ohne dabei wieder ein paar reisewillige Personen an den unmöglichsten Haltestellen aufzulesen. Dabei vermittelt die Strecke den Zustand einer heruntergekommenen, ungepflegten Infrastruktur, die Gleise sind teilweise im hohen Gras nicht mehr sichtbar und der Tag der Einstellung des Verkehrs auf dieser Strecke scheint auch ob des minimalen Fahrgastaufkommens in greifbarer Nähe. So kommen wir bei Einbruch der Dunkelheit mit einer knappen Stunde Verspätung in Kočani an und noch kurz vor dem Bahnhof

Einer der dreiteiligen Triebwagen der Baureihe 712.1

(Foto: H.-G. Löwe)



kommt der Kondukteur vorbei und meint, wir hätten es jetzt endlich geschafft.

Im Bahnhof selber trifft man auf ein Ensemble von Anlagen, die vermutlich seit der Errichtung nicht mehr verändert wurden und die Lok umfährt als letzte Leistung des Tages mit dem Bahnhofsvorstand als Rangierleiter den Zug im mit hohem Gras überwachsenen Gleisfeld. Danach ist für alle Nachtruhe, es geht erst am nächsten Morgen um 5:50 Uhr wieder zurück.

ZURÜCK NACH SKOPJE

Auf dem Wecker steht vorne noch eine Vier und draußen ist alles dunkel. Die Übernachtungsstätte kann man unbemerkt verlassen, der Zimmerschlüssel bleibt einfach auf der Theke liegen, denn bezahlt wurde schon am Vorabend, bar auf die Hand und ohne Rechnung. Der Weg zum Bahnhof ist dunkel und es empfängt einen ein dunkler Zug und zwei helle Fenster im Bahnhofsgebäude. Auch zu dieser frühen Stunde kann man ohne Probleme ein Billett für diesen einzigen Zug des Tages am besetzten Schalter erstehen, während die Lokmannschaft ihre Maschine zum Leben erweckt. Pünktlich verlässt der Zug mit einer knappen Handvoll Passagiere Kočani und rollt in Richtung Veles zurück durch beruhigende Landschaft mit vielen Unterwegshalten. Im Unterschied zu gestern passiert das aber mit gefühlt höherer Fahrgeschwindigkeit, wobei es trotzdem gemütlich bleibt und der Zug beschaulich in den neuen Tag hinein fährt. Die Farb- und Schattenspiele der aufgehenden Sonne tun ihr übriges dazu, dieser Reise einen romantischen Anstrich zu geben.

Veles wird pünktlich erreicht und damit die gefühlte höhere Fahrgeschwindigkeit bestätigt. Ab hier ist zum Zug voll und wenn man jetzt nicht zum Flughafen und zurück in die Heimat müsste, würde man am liebsten sofort auf den Zug nach Bitola umsteigen, der auf dem Nebengleis steht und heute als Dreiwagenzug mit Diesellok formiert ist – vermutlich als Ersatz für den erkrankten Dieseltriebwagen von gestern.



Weiter geht es Richtung Skopje, das mit einer Viertelstunde Verspätung erreicht wird und Endstation für den Zug ist. Noch bevor alle Reisenden ausgestiegen sind ist die Lok abgehängt und verschwindet zum Umfahren.

661 223 steht mit IR663 in Wartstellung, um demnächst an das Perron vorzuziehen.

Ein letzter Blick zurück auf die Eisenbahn Mazedoniens, dann aus dem Bahnhof zum Supermarkt, Esswaren beschaffen für die Heimreise, mit dem sporadisch verkehrenden Bus zum Flughafen, dort anstehen, warten, wieder anstehen, wieder warten, einsteigen, warten und letztendlich abheben. Fliegen ist schneller, aber Bahn fahren definitiv schöner. Auch in Mazedonien.

Die Bahnhofsuhr zeigt eine beliebige, nicht etwa die reale Zeit an.
Kicevo, 12.09.2014.

Was bleibt? Die Erinnerung an ein schönes Land mit freundlichen Menschen, guter Verpflegung und maroder Eisenbahn. Die Infrastruktur ist ausgelatscht, die Fahrzeuge ausgeleiert.

Doch die mazedonischen Eisenbahner versuchen mit einem erstaunlichen Engagement mit dem kläglichen Rest, der ihnen für den Betrieb noch übrig bleibt, einen planmäßigen Verkehr auf gutem Niveau abzuwickeln. Und das macht diese Bahn so sympathisch. ◀

**Gostivar, 03.05.2008
Zug 6902
Skopje – Kicevo**
(Bildautor M. Hille)

