

## Der letzte BULGARIA-EXPRESS

von Thomas Kabisch

L'viv, Freitag, 12.12.2014, 5:00 Uhr morgens. Es ist eisig, auf dem Vorplatz des Bahnhofs liegt Schnee. Pünktlich um 5:19 Uhr ist in der gewaltigen Bahnhofshalle am Bahnsteig 2 unser Zug nach durchfahrener Nacht zum Stehen gekommen.

Im Jahr 2014 in die Ukraine zu reisen sorgt ein wenig für beklemmende Gefühle, auch wenn - rein sachlich betrachtet - L'viv ungefähr so weit entfernt von den Krisenherden im Osten des Landes liegt, wie die Mitte Deutschlands von L'viv. Trotzdem erscheint ein Zug, an dem friedlich vereint russische und ukrainische Wagen hängen, in diesen Tagen schon irgendwie besonders.

Alle Wagen des Zuges sind vom Winter gezeichnet, ein fast filmreifer Beginn der Reise, schließlich kommt er ja aus dem „Eisigen Osten“. Gegenüber als Kontrast das Neueste, was die Ukrainische Staatsbahn zu bieten hat: um 5:53 Uhr soll der Hyundai Rotem-Triebwagen nach Kiew abfahren.

Wir starten genau 15 Minuten früher, Abfahrt 5:38 Uhr, zum letzten Mal zur 29-Stunden-Reise von hier direkt nach Sofia! Stunden später ist der Tag erwacht vor dem (leider schon neuen und damit nicht zu öffnenden) Fenster unseres Ammendorfer Kupe-Wagens. Bis auf die Fenster ist er aber noch im klassischen Design präsent. Der erste größere Ort bei Tageslicht ist Ivano-Frankivsk. Schnur gerade zieht das Gleis durch die einsame Landschaft, alles ist von einer dünnen Schneedecke überzogen.

Im Abteil gibt es den ersten *Tschaj* (Tee) des Tages, natürlich aus dem allgegenwärtigen, kohlebeheizten Samowar. Es werden noch viele *Tschaj* folgen. Gegen

10:00 Uhr ist Chernivtsi, zu Deutsch *Tschernowitz*, erreicht.

Die Hauptstadt der Bukowina hat eine bewegte Vergangenheit, gehörte die Stadt doch bis 1918 zu Österreich-Ungarn, kam dann zu Rumänien und nach dem 2. Weltkrieg schließlich zur Sowjetunion. Einst lebte hier eine sehr multikulturelle Bevölkerung aus Juden, Deutschen, Rumänen, Ukrainern und Polen, viele Zeugnisse davon kann man noch heute finden.

Hier lassen wir die Hälfte unserer bisher acht Wagen zurück. Für den Langstreckenreisenden bietet der 40-minütige Aufenthalt die Möglichkeit, ein wenig die Beine zu vertreten und den Zug von außen bei Tageslicht zu inspizieren. Vorn hängt M62 1439, eine remotorisierte M62 in schmucker rot-gelber „Wisconsin-Central“-Lackierung - sie war in den letzten Jahren mehr oder weniger die Stammlok für den BULGARIA EXPRESS.

Ab Chernivtsi wandelt sich die Landschaft, wir erreichen hier das Karpatenvorland. So zieht die Strecke in zahlreichen Kurven durch ein baumloses Hügelland. Am Streckenrand viele kleine ursprüngliche Dörfer. Irgendwann hat es auch die Sonne geschafft durch den Dunst vom Morgen durchzubrechen.

Gegen Mittag, mithin sieben Stunden nach Abfahrt in L'viv, fährt der Zug in den ukrainischen Grenzbahnhof Vadul Siret, dem Ende des Breitspurnetzes, ein. Ein letztes Mal werden die vier verbleibenden Wagen (drei russische und unser ukrainischer) im komplizierten Verfahren auseinander rangiert und einzeln jeweils vier Meter aufgebockt. Im Nachbarabteil wird der Teppich gelichtet, hier verbirgt sich der knapp einen Meter lange „Königszapfen“, der die Drehgestelle mit dem Wagenkasten verbindet und nun für die nächsten Stunden auf dem Abteilboden liegt.

Draußen strahlt die Wintersonne. Eine Grenzbeamte wahrt die Form und beobachtet uns argwöhnisch, wir

Der letzte BULGARIA-EXPRESS hat zu vorgerückter Stunde die rumänische Hauptstadt Bukarest erreicht.

Die nebelige Wetterlage am 12.12.2014 passte gut zur bedrückenden Abschiedsstimmung.  
(Thomas Kabisch)





könnten ja womöglich fotografieren ... Zwei Stunden später ist das Prozedere vollbracht, der Zug wieder zusammengestellt und die Pässe sind um einen Stempel reicher. An der Spitze des Zuges tuckert nun eine rumänische 060-DA, also ein Sulzer-Nachbau, der uns bis nach Suceava bringen wird.

Zwanzig Minuten nach der Abfahrt in Vadul Siret begrüßt uns die EU mit einem Abfertigungscontainer direkt an der Grenze. Nochmals heißt es warten, ehe gegen 15:00 Uhr Vicsani – der offizielle rumänische Grenzbahnhof - erreicht ist. Seit der Abfahrt in L'viv sind nun zehn Stunden vergangen, in denen wir ziemlich genau 300 km zurückgelegt haben.

Im letzten Licht des Dezembertages fahren wir in Suceava, einer nordrumänischen Großstadt, ein. Wieder ist ein Lokwechsel angesagt, beginnt hier doch der rumänische Fahrdrakt. Neben der Ellok bekommen wir auch zwei Ex-DB-Interregio-Wagen für den Binnenverkehr nach Bukarest beige stellt.

Dann ist Zeit, das zugehörige Restaurant zu besuchen, welches eher den Titel Buffet verdient hat. Lediglich zwei Stehtische stehen dem Reisenden zur Verfügung, aber es ist völlig leer, denn das Preisniveau ist eher westeuropäisch als landesangepasst und damit für den Durchschnittsreisenden in diesem Zug sicher völlig unerschwinglich. So ist das freundliche Personal auch sehr erstaunt, dass wir wirklich hier essen wollen. Die Zeit vergeht mit viel Erzählen, draußen ist es natürlich längst stockfinster.

Gegen 23:00 Uhr wird die rumänische Hauptstadt erreicht, hier ist wieder fast eine Stunde Aufenthalt, ehe pünktlich „fünf vor zwölf“ die letzte längere Etappe durch die Nacht nach Bulgarien begonnen hat.

Alle Züge auf dieser Route fahren seit einem Hochwasser nicht mehr die direkte Route, sondern müssen einen Umweg über Videle nehmen. In der Mitte der Nacht kommen wir in Giurgiu Nord an der rumänisch-bulgarischen Grenzen an. Hier übernimmt eine Vertraute den Zug, ist doch der kurze Abschnitt über die 2.224 m lange kombinierte Straßen-Schienen-Brücke über die Donau eine der letzten Aufgaben der bulgarischen 07er, die der deutschen 231 entsprechen.

Nachdem die Grenzkontrolle auch von bulgarischer Seite passiert ist, ist doch noch etwas Zeit zum Schlafen, aber nicht zu lange, denn Bulgarien am Morgen wartet mit dem landschaftlichen Höhepunkt der Reise auf: dem Iskar-Durchbruch. Auf fast 100 Kilometer Länge folgt die Strecke der spektakulären Schlucht des Iskar. Kurven-, brücken- und tunnelreich windet sich die Hauptbahn der Hauptstadt des Landes zu, die sich auf über 700m über dem Meeresspiegel befindet.

Mit einer Stunde Verspätung erreicht der Zug schließlich gegen 13:00 Uhr zum letzten Mal den Sofioter Hauptbahnhof, der sich derzeit in einem großen Umbau befindet. Finish nach fast 30 Stunden Bahnfahrt.

Am Abend, gespenstisch ist die ganze Stadt in dichten Smog gehüllt, steht der Zug - im Nebel kaum zu finden - wieder abfahrtbereit. Die Gesichter der Personale sind nachdenklich. Wer weiß, wo sie ihre nächsten Schichten hinführen werden? Um 18:40 Uhr ist Abfahrt, zum letzten Mal macht sich an diesem nebeligem 13.12.2014 ein Zug aus Breitprofilwagen, die einst überall in Ostmittel- und Osteuropa zu Hause waren, auf den langen Weg, den gefühlt alle diese Wagen immer nahmen: nach Moskau! *Do swidania!* ◀

**Bei Lyutibrod durchschneidet die Eisenbahntrasse eine berühmte Felsformation mit einem Tunnel.**

**Dieses hat 44.202 mit dem BULGARIA-EXPRESS soeben verlassen.**  
(28.09.2014,  
Thorge Bockholt)